INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER

LANGS

SPOORWEGEN.

De Bernsche Conventie van 1886.

INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER
LANGS
SPOORWEGEN.

De Bernsche Conventie van 1886.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

Doctor in de Rechtswetenschap,

AAN DE UNIVERSITEIT TE AMSTERDAM,

OP GEZAG VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS

Dr. J. W. GUNNING,

Hoogleeraar in de Faculteit der Wis- en Natuurkunde,

IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN,

op Maandag 17 October 1887, des namiddags te 3½ uren,

DOOR

CAREL DANIEL ASSER Jr.,

GEBOREN TE AMSTERDAM.

's-GRAVENHAGE,
GEBR. BELINFANTE.
1887.



Aan mijne Ouders.

Bij het verlaten der Universiteit is het mij eene behoefte mijn hartelijken dank te betuigen aan allen, die mij in mijne studiën op zoo verschillende wijzen hebben gesteund en behulpzaam zijn geweest, vooral aan U, hooggeschatte leden der Faculteit van Rechtsgeleerdheid te Amsterdam, Hooggeleerde Conrat, Moltzer, Van Hamel, De Hartog en Beaujon, wier lessen ik heb mogen volgen en die ook buiten de collegekamer mij zoo dikwijls met groote welwillendheid Uwe voorlichting hebt geschonken. Ik reken het een bijzonder voorrecht, dat ik U, waarde Vader, wien ik in menig opzicht zoo veel verschuldigd ben, ook als een der leden van die Faculteit hier mag toespreken.

Dank in het bijzonder ook aan U, Hooggeleerde Quack, zeer geachte Promotor! Aan Uw veeljarige ervaring op spoorweggebied ben ik menige nuttige inlichting verschuldigd, aan Uw fijnen smaak en Uw meesterschap over de taal menigen wenk met betrekking tot den stijl en den vorm van mijn proefschrift.

Eindelijk zij hier met erkentelijkheid vermeld de hulp, die bij de bewerking van dit proefschrift op zoo welwillende wijze mij is verleend door Jhr. Mr. J. C. M. VAN RIEMSDIJK te Utrecht, een der afgevaardigden van de Nederlandsche Regeering bij de Bernsche Conferentiën van 1881 en 1886, door den Raadsheer Mr. S. J. HINGST, en door den President der Nederlandsche Bank, Mr. N. G. PIERSON, wiens lessen, die ik nog gedurende een deel van den cursus 1884—1885 heb mogen volgen, nimmer uit mijn geheugen zullen worden gewischt.

En Gij, mijne Vrienden, vaartwel! Onderscheidene Uwer hebben reeds vóór mij de maatschappelijke loopbaan betreden. Den overigen roep ik een Tot wederziens! toe.

Amsterdam, October 1887.

INHOUDSOPGAVE.

HOOFDSTUK I.

Inleiding.

HOOFDSTUK II.

Verplichtingen der spoorwegen tegenover het publiek.

HOOFDSTUK III.

Verhouding tusschen den spoorweg en de rechthebbenden op het goed.

HOOFDSTUK IV.

Verhouding tusschen de spoorwegen onderling.

Die Convention enthält ein internationales Rechtsbuch, das dem commerciellen Verkehre einen immensen Nutzen bringen wird, weil in ihm die groszen Fragen über den internationalen Waarentransport einheitlich und klar geordnet sind.

MEILI.

ERRATA.

Blz. 273 staat: *oblige*, lees: oblige.

Blz. 308 staat: II. *Bedrag der schadevergoeding.*

lees: *Bedrag der schadevergoeding.*

HOOFDSTUK I.

INLEIDING.

§ 1.

UITEENZETTING DER BEZWAREN AAN DEN TEGENWOORDIGEN RECHTSTOESTAND VERBONDEN.

De sinds lang gevoelde behoefte aan eenvormigheid van recht op menig gebied, maar vooral op dat van handel en scheepvaart, heeft in de laatst verloopen vijf en twintig jaren vele geschriften in het leven geroepen, vele congressen van belangstellenden beziggehouden, ja zelfs in enkele opzichten tot officieele gedachtenwisseling tusschen de regeeringen aanleiding gegeven.

Tot dusverre intusschen heeft dit streven nog slechts voor één enkel onderwerp van privaatrecht, tot het vaststellen eener uniforme wet voor tien verschillende Staten geleid, waarvan de bekrachtiging en de invoering nog slechts wachten op de vervulling van formaliteiten, die, naar men mag aannemen, binnen niet al te langen tijd zal hebben plaats gehad.

En dit onderwerp, waarvoor thans, na een meer dan achtjarigen arbeid, een internationale wet is tot stand gekomen,

behoort niet alleen tot de meest belangrijke deelen van het handelsrecht en tot de zoodanige waarvan de regeling de grootste moeilijkheden oplevert, — maar tevens is daarbij het *verschil* van recht al bijzonder belèmmerend — en is de conflictenleer meestal onvermogend om de bezwaren aan dat rechtsverschil verbonden uit den weg te ruimen.

Het bedoelde onderwerp is het internationaal goederenvervoer langs de spoorwegen, waaromtrent op den 17 Juli 1886 te Bern een ontwerp-overeenkomst werd geteekend, die thans door tien staten is goedgekeurd.

Een enkel woord zal, naar wij meenen, voldoende zijn om te doen inzien dat juist voor deze industrie de rechtseenheid bijzonder gewenscht is.

De bezwaren uit het verschil van wetgeving voortvloeiende gelden in hooge mate voor dat belangrijk onderdeel van het privaatrecht, dat de verbintenissen en wel voornamelijk die uit overeenkomst beheerscht. Men denke aan de vragen, die zich kunnen voordoen bij de beoordeeling van de bevoegdheid van partijen, den vorm, waarin het contract gesloten is; maar vooral aan de wetsbepalingen, die inhoud en rechtsgevolgen der overeenkomst beheerschen, bepalingen, die in bijna alle wetgevingen in zoo grooten getale voorkomen.

In het verbintenissenrecht zijn het weder de verbintenissen uit handelsovereenkomst, die in de eerste plaats de nadeelen der wetsconflicten ondervinden. De handel wil zekerheid. Een koopman, die voortdurend met het buitenland in betrekking staat, moet zich niet angstvallig hebben af te vragen, hoe door den vreemden rechter dit of dat contract zal beoordeeld worden. Spoed en vertrouwen, die beide grondslagen waarop het handelsrecht rust, worden door de bestaande verscheidenheid van wetgeving op gevaarlijke wijze ondermijnd.

Zeker is er geen onderdeel van het handelsrecht, waarbij dit gemis van regeling sterker uitkomt, dan bij het vervoercontract en vooral dat betreffende het spoorwegvervoer, dat uit den aard der zaak hoofdzakelijk een internationaal karakter heeft.

De goederen worden verzonden uit Nederland, — op een spoorweg in Duitschland lijden zij schade, — in Zwitserland gaat een gedeelte verloren en in Italië, het land van bestemming, wordt hetgeen nog voorhanden is te laat afgeleverd. Zie daar een bron van vragen van allerlei aard. Met welke maatschappij heeft de afzender gecontracteerd, welke maatschappij is tegenover hem aansprakelijk? Die, op welker lijn de schade, het verlies voorviel, of de *eerste* maatschappij (de Nederlandsche), of geen van beide? Volgens de wet van welken staat zal die aansprakelijkheid beoordeeld worden? Van dien, op welks gebied de schade ontstond, of waartoe de rechter behoort, aan wiens beslissing de zaak is toevertrouwd? Welk recht toe te passen ten aanzien der beperking van aansprakelijkheid, door den spoorweg bedongen? Welke kracht aan den vrachtbrief toe te kennen? En aan welke wet de geldigheid van een contra-order des afzenders te toetsen, die uit Nederland gezonden wordt en misschien door den Italiaanschen rechter te beoordeelen is? enz. enz.

En tegenover al deze vragen, bij welker beantwoording dikwijls de grootste belangen betrokken zijn, bijna nergens een vaste, wettelijke regel, bijna nergens een door den staat bindend verklaard voorschrift voor des rechters beslissing; overal tegenstrijdige meeningen, van elkander afwijkende theorieën, die tot de meeste onzekerheid aanleiding geven.

De wetenschap heeft, wel is waar, zekere regelen gesteld, ook omtrent de vraag, naar welke wet de inhoud der

overeenkomsten, en speciaal van die omtrent spoorwegvervoer te beoordeelen is.

Bij het sluiten eener overeenkomst hebben partijen, behoudens enkele uitzonderingen, de bevoegdheid alle rechtsgevolgen dier overeenkomst te regelen en daarin van de wet afwijkende bepalingen op te nemen.

Bij zulk eene ruime bevoegdheid zal men aan partijen ongetwijfeld ook het recht moeten toekennen te bepalen, *welke* wet de overeenkomst zal beheerschen. Zij kunnen dit uitdrukkelijk doen door b. v. eenige artikelen eener wet of wel een geheel rechtstelsel op hunne overeenkomst toepasselijk te verklaren, maar ook stilzwijgend, zoodat men uit indirecte verklaringen hunne bedoeling moet opmaken.

Dikwijls ontbreken ook zulke aanwijzingen en is het moeilijker den vermoedelijken wil van partijen op te sporen. Door verschillende theorieën heeft men getracht den rechter een leiddraad te geven.

De door de meeste gezaghebbende schrijvers aangenomen leer is die van de toepasselijkheid der *lex loci contractus:* wanneer niet door eenige omstandigheid tot het tegendeel moet worden besloten, behoort men aan te nemen, dat partijen zich hebben willen onderwerpen aan de wet der plaats, waar de overeenkomst is tot stand gekomen.

Als eene eerste uitzondering op den regel der *lex loci contractus* pleegt men aan te nemen de gevallen, waarin de *lex loci executionis* toepasselijk is.

Enkele schrijvers, onder welke Savigny, achten deze wet steeds toepasselijk en wel op de geheele overeenkomst: zij meenen, dat partijen zich hebben willen onderwerpen aan het recht van den staat, wiens rechter zij als competent gekozen hebben, en dat deze keuze, zonder nadere verklaring,

geacht moet worden den rechter aan te wijzen van het land, waar de verbintenis moet worden uitgevoerd.

FIORE daarentegen onderscheidt, o. i. zeer terecht, tusschen den rechtsband die debiteur en crediteur aan elkander verbonden houdt en alles wat tot de uitvoering der verbintenis behoort. Op dit laatste is de lex loci executionis toepasselijk. In concreto moet dan worden onderzocht, wat moet worden aangemerkt als tot de uitvoering behoorende.

Eene tweede uitzondering op den regel der *lex loci contractus* is de voor enkele gevallen aangenomen toepasselijkheid der nationale wet en der wet van het domicilie van partijen. Behalve door SAVIGNY, die de algemeene toepasselijkheid der *lex loci executionis* staande houdt en de Engelsch-Amerikaansche juristen, die de *lex loci contractus* zonder uitzondering willen gevolgd zien, wordt in het geval, dat partijen burgers van *éénen* staat zijn of door hun domicilie in *denzelfden* staat inheemsch zijn geworden, als hunne bedoeling aangenomen de wet van dien staat, waartoe zij behooren of waarin zij ingezeten zijn op hunne overeenkomst toepasselijk te verklaren, zij het ook, dat die overeenkomst in het buitenland gesloten is. Men veronderstelt, dat zij de wet van vaderland of domicilie, waarmede zij het best bekend zijn, tot grondslag van hun contract hebben willen nemen.

Eene derde uitzondering levert het geval, dat de plaats, waar de overeenkomst gesloten wordt, slechts door het toeval bepaald is, en men dus op geen redelijken grond kan aannemen, dat partijen de wet van *die* plaats op hunne overeenkomst toepasselijk hebben willen zien.

Eene vierde uitzondering op den regel der toepasselijkheid van de *lex loci contractus*, eene uitzondering onafhankelijk van de bedoeling der contracteerende partijen, levert de toe-

passelijkheid der *lex fori*, der wet van den staat, waartoe de rechter behoort, die de overeenkomst te beoordeelen heeft, voorzoover die wet *imperatieve* of *prohibitieve* bepalingen bevat, die op het contract betrekking hebben. Nooit, toch, zal men mogen aannemen, dat het des rechters plicht kan zijn, een met de goede zeden of publieke orde van zijn staat strijdenden toestand te helpen verwezenlijken.

Hoe nu deze regelen toe te passen op het contract van spoorweg-goederen-transport?

Stellen wij eerst het eenvoudigste geval, dat wel plaats van afzending en bestemming in verschillende Staten gelegen zijn, doch slechts ééne spoorwegonderneming het vervoer verricht, bv. een transport van Rotterdam naar Luik langs den Nederlandschen Staatsspoorweg.

Naar welke wet zal dit contract beoordeeld moeten worden? Geheel naar de *lex loci contractus*? Neen. Immers, zoo eenige overeenkomst, dan levert zeker het vrachtcontract een voorbeeld op van de door Fiore gemaakte onderscheiding tusschen het *vinculum juris* en al wat de *uitvoering* betreft, de uitvoering welke steeds op eene andere plaats dan de locus contractus, doorgaans tegenover een andere persoon dan de oorspronkelijke contractant moet plaats hebben.

Gereedelijk zal men dan ook kunnen aannemen, dat hier de wet der plaats, waar het vrachtcontract gesloten is, alleen behoort te worden gevolgd bij de vraag naar het al of niet bestaan der overeenkomst, de strekking en omvang van het contract in het algemeen, de handelingen, waartoe de afzender vóór of bij afgifte van het goed aan de spoorwegmaatschappij verplicht is, enz., terwijl bijna alles wat tot de uitvoering behoort, als de rechten van den geadresseerde, betaling der

vracht, aansprakelijkheid voor verlies, beschadiging van het goed, voorwaarden, waaronder de vordering tegen de spoorwegmaatschappij in stand blijft, enz. door de wet der bestemmingsplaats wordt beheerscht.

Bijna alles wat tot de uitvoering behoort — hebben wij gezegd. Immers, er zijn tot de uitvoering betrekkelijke zaken, die men niet volgens de wet der destinatieplaats mag beoordeelen bv. de bepaling omtrent het tijdstip der aflevering.

Daarbij geldt het toch inderdaad de snelheid waarmede het vervoer over het geheele traject en dus in verschillende landen moet plaats hebben.

Twee rechterlijke uitspraken bevestigen deze meening: de eerste een vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Brussel dd. 23 Maart 1868, de tweede een arrest van het Hof van Appel te Lyon dd. 26 Maart 1884. — Dit laatste betreft een transport van goederen uit België naar Frankrijk, „Considérant", zegt het hof, „quant aux chefs retenus, qu'ils concernent tous des envois faits en petite vitesse, expédiés de Liège (Belgique) à Saint-Etienne (France) . . . .; qu'il y a lieu de fixer pour chacun de ces envois les délais de transport auxquels sont assujettis les chemins de fer; que le parcours s'étant effectué successivement en Belgique et en France il importe de préciser les règles appliquables dans chacun des deux pays . . . . ." Hier is dus aangenomen dat het beding omtrent den tijd der aflevering eene verbintenis gold, die ten deele in België en ten deele in Frankrijk uitvoering moest erlangen.

De tweede uitzondering op de toepasselijkheid der *lex loci contractus* is eveneens voor het internationaal spoorwegvervoer van belang.

Stel een ingezetene in Nederland verzendt van uit Luik,

alzoo van Belgisch grondgebied, goederen langs den Nederlandschen Staatsspoorweg naar Rotterdam. Beide contractanten (de afzender en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen) zijn in Nederland gevestigd. Ik geloof dus, dat men op het *geheele* contract, ook op dat deel, dat *niet* tot de uitvoering behoort, de Nederlandsche wet zal behooren toe te passen.

De derde door ons genoemde uitzondering, dat nl. de plaats, waar het contract gesloten wordt slechts door het *toeval* bepaald is, zal in deze materie niet of weinig voorkomen. Eene spoorwegmaatschappij, toch, kan slechts op enkele *vaste* plaatsen (hare stations en expeditie-lokalen) een vrachtcontract sluiten, daar het in bijna alle wetgevingen voor de geldigheid van het spoorweg-vrachtcontract opgenomen vereischte van een gestempelden vrachtbrief, de sluiting van een dergelijk contract op eene toevallige plaats (vooral een zoodanige die gelegen is in een ander land dan dat vanwaar het goed verzonden wordt) moeilijk denkbaar maakt.

Thans blijft ons nog over te onderzoeken in hoever de *vierde* uitzondering (toepasselijkheid van prohibitieve of imperatieve wetsbepalingen der *lex fori*) voor ons contract van beteekenis is.

Van practisch belang is deze vraag vooral ten aanzien van de aansprakelijkheid der spoorwegen voor verlies en beschadiging. Kan men de in de meeste wetgevingen voorkomende bepalingen, die de beperking dier aansprakelijkheid uitsluiten of slechts voorwaardelijk toelaten, als prohibitieve of imperatieve bepalingen aanmerken?

Ter beantwoording van die vraag eerst deze: wat verstaat men onder prohibitieve of imperatieve wetsbepalingen? Her-

inneren wij in het kort de voornaamste hieromtrent geuite meeningen.

SAVIGNY verdeelt haar in twee groepen:

1°. ver- of gebodsbepalingen gegrond op de goede zeden of den economischen of politieken toestand van een land;

2°. uitsluiting van geheele, in dien staat onbekende, maar elders bestaande rechtsinstituten.

VON BAR noemt als zoodanig alleen die bepalingen, welke in dien staat als onzedelijk beschouwde toestanden of handelingen uitsluiten.

Anderen meenen dat de rechter zijne sanctie niet mag verleenen aan hetgeen de wetgever van zijn staat met goede zeden, openbare orde en staatsbelang in strijd acht.

LAURENT onderscheidt tusschen de rechten, die particuliere en die welke maatschappelijke belangen betreffen, onder welke laatste hij het recht der maatschappij op bestaan, instandhouding en ontwikkeling verstaat (1).

O. i. doet men het best onder prohibitieve of imperatieve wetsbepalingen in het internationaal privaatrecht alle die bepalingen op te nemen, waarvan volgens den wetgever van ieder bizonder land niet door de privatorum pacta mag worden afgeweken.

Evenals met het oog op een in denzelfden staat gesloten contract, de rechter *in concreto* zal hebben uit te maken of de wetsbepalingen, waaraan het derogeert, imperatieve of prohibitieve bepalingen zijn, zoo zal hij tot ditzelfde onderzoek verplicht zijn, waar hij den inhoud van een buiten 's lands gesloten contract beoordeelt.

---

(1) Zie hierover meer uitvoerig C. M. R. TESTA, De inhoud der Overeenkomsten in het Internationaal Privaatrecht, 1886.

Is nu eene wetsbepaling, waarin de beperking der aansprakelijkheid eener spoorwegmaatschappij voor vermindering of beschadiging van het vervoerde goed wordt uitgesloten of aan bepaalde voorwaarden verbonden, eene zoodanige als b. v. in Nederland art. 14 A. B. op het oog heeft? Zonder twijfel. Moge al die bepaling met de goede zeden weinig of niets te doen hebben, de publieke orde is er zeker bij betrokken, dat de spoorwegmaatschappijen, zij die meestal het feitelijk monopolie van landvervoer in handen hebben, door zoodanige bepaling belet worden althans door algemeene reglementen, op willekeurige wijze een groot deel van de aansprakelijkheid uit het receptum van zich af te schuiven.

Toepasselijkheid der *lex fori* staat dus in deze m. i. vast (1).

Derhalve: eenig goed wordt langs den Franschen Oosterspoorweg verzonden naar de aan genoemden spoorweg gelegen Duitsche grensplaats; de Fransche Spoorwegmaatschappij heeft het goed aangenomen tegen verminderd tarief met uitsluiting van hare strenge verantwoordelijkheid uit het receptum, een beding volgens de jurisprudentie van het Fransche Hof van Cassatie volkomen geldig; het goed lijdt schade, doch die schade valt niet onder de zoodanigen, waarvoor de Duitsche wet een bevrijdingsbeding toestaat.

Stel nu dat de Duitsche rechter het contract te beoordeelen heeft. Zeer zeker zal hij hier de Duitsche wet moeten toepassen en zal dus de uitsluiting der strenge aansprakelijkheid, die in Frankrijk geldig ware, thans hare uitwerking missen.

---

(1) Mr. Testa, die onder prohibitieve wetsbepalingen alleen die verstaat, welke »maatschappelijke rechten" betreffen, meent, dat een verbod van aansprakelijkheidsbeperking hieronder niet te brengen is, en »dat dus een zoodanig beding bij een door een vreemde wet beheerscht vrachtcontract, die dit veroorlooft, ook voor den Nederlandschen rechter mag worden ingeroepen".

Men zij echter zeer voorzichtig bij het onderzoeken of de eene of andere bepaling van dwingenden aard is. Soms hebben zelfs rechterlijke beslissingen hierin gefaald. Als voorbeeld vermelden wij het vonnis in de volgende curieuse rechtszaak gewezen door het Tribunal de Commerce de la Seine op 31 October 1879.

Zekere dame, Daltrophe Wormus, waarschijnlijk modiste, zendt den 16en Augustus 1878 uit Parijs twee met japonnen gevulde kisten naar Cremona, voor een bruiloft die 22 Augustus aldaar zal plaats hebben.

Den 17 Augustus geeft de Paris-Lyon-Méditerranée-Spoorweg de koffers aan den Boven-Italiaanschen spoorweg over; zij komen echter eerst den 23en te Cremona aan. Madame Wormus eischt nu schadevergoeding van de Paris-Lyon-Méditerranée; deze roept den spoorweg van Boven-Italië in vrijwaring op; deze laatste beweert nimmer tot vergoeding van de geheele schade gehouden te zijn, doch slechts tot teruggave van een deel der transportkosten, zoo als haar reglement dat bepaalt, een reglement, dat in casu tot grondslag van het vrachtcontract had gestrekt.

Wat doet nu de handelsrechter te Parijs?

Hij oordeelt, dat art. 104 C. d. C., dat in het algemeen van *indemnité en cas de retard* spreekt, in zooverre van dwingenden aard is, „que cette disposition (nl. die van het reglement van den Italiaanschen Spoorweg) ne saurait *affranchir* le „transporteur des *conséquences de cet article* et ne saurait être „appliquée aux retards, qui ont causé un dommage important"; en veroordeelt dus den spoorweg van Boven-Italie om aan den P. L. M. de *volle* schadevergoeding, door dezen laatste aan Mad. Wormus betaald, te restitueeren. Door de jurisprudentie van het Hof van Cassatie, echter, is herhaaldelijk uit-

gemaakt, dat de bepalingen omtrent de aansprakelijkheid van den vervoerder in den C. d. C. voorkomende, in geenen deele van imperatieven aard zijn en dus wel degelijk voor bijzondere tarieven en reglementen moeten wijken.

De Cour de Cassation heeft dan ook het arrest van het Hof van Appel, dat het vonnis van de Parijzer Handelsrechtbank bekrachtigd had, bij arrest van 12 Juni 1883, vernietigd.

Ook het omgekeerde van het hier gestelde geval is mogelijk. Eenig goed wordt uit de Duitsche grensplaats per Franschen Oosterspoorweg naar Frankrijk verzonden, iets dat bij het tegenwoordig nog vaak onvermijdelijke transport fractionné (waarover hieronder meer) zeer dikwijls zal voorkomen. De Fransche maatschappij heeft zich in haar vrachtbrief van de strenge aansprakelijkheid uit het receptum bevrijd, — een beding ongeldig volgens de Duitsche wet. — Gesteld nu, de rechter in Frankrijk, waar zulk een beding alleszins geoorloofd is, heeft het contract te beoordeelen. Moet hij nu het dwingende recht van Duitschland, op welks gebied het contract gesloten is, toepassen of is het, om haar niet aansprakelijk te verklaren in geval van schade, niet door hare schuld veroorzaakt, voldoende dat het Fransche recht voor de spoorwegmaatschappijen zachtere beginselen huldigt? Ziedaar een lastige vraag.

Het gevoelen der schrijvers hieromtrent is zeer verdeeld; sommigen zoo als von Savigny, meenen dat de rechter ten aanzien van den inhoud der overeenkomsten nimmer de dwingende bepalingen van een *ander* recht mag toepassen, wanneer deze in het recht van zijn staat niet voorkomen; — anderen, waaronder von Bar, oordeelen dat eene overeenkomst,

ongeldig volgens de wet van de plaats waar zij gesloten is, *overal* ongeldig is; immers in dat geval leidt de toepassing van den regel: *locus regit actum* er toe, dat de voor de geldigheid van het contract voorgeschreven *vorm* ontbreekt en het contract dus reeds daarom ongeldig is. Deze redeneering faalt echter. Al is het contract volgens het recht in een bepaalden Staat ongeldig, toch zal de overeenkomst in de meeste gevallen wel tot eene categorie behooren, waarvoor een vorm is voorgeschreven, of waarbij een bepaalde vorm geen vereischte voor de geldigheid is.

Prof. Asser ontzegt in zijn Schets van het Internationaal Privaatrecht eene dergelijke overeenkomst ook in een land, welks wet haar *niet* verbiedt, alle kracht, op grond, dat geen rechter de rechtskracht eener overeenkomst kan erkennen, die a priori nietig was.

Salvâ reverentiâ gaat m. i. deze uitspraak te ver. Het komt mij voor, dat de *bedoeling* van partijen ook in deze van invloed kan zijn. Wel is waar schijnt mij ook het gevoelen van v. Savigny minder juist, die elke zoodanige overeenkomst *geldig* verklaart in een staat, welks wet er niet aan in den weg staat, — hiervan uitgaande, dat de toepasselijkheid der *lex loci contractus* in deze steeds moet wijken voor de bedoeling der partijen om hun contract *niet* aan die wet te onderwerpen, maar aan eene zoodanige (welke ook) die hunne overeenkomst toelaat. In de meeste gevallen bestaat zulk eene bedoeling niet. Als twee personen spelen in een land welks wet geene rechtsvordering uit spel toelaat, dan hebben zij in den regel de bedoeling *niet* om hun contract te onderwerpen aan eene wet, die het spel als geldig contract erkent; zij willen slechts ongehoorzaam zijn aan den wetgever, die het spel niet gewild heeft.

Anders, echter, is het bij een vrachtcontract als wij op het oog hebben. Waar de Fransche Oosterspoorwegmaatschappij op de Duitsche grensplaats haar, volgens de Duitsche wet ongeldig, maar in Frankrijk geoorloofd bevrijdingsbeding maakt, daar heeft zij wel degelijk het *Fransche* recht op het oog, daar wil zij, dat de Fransche rechter, bij wien in de meeste gevallen eene actie tegen haar, in Frankrijk gevestigde maatschappij zal worden aanhangig gemaakt, op haar, zij het ook op Duitsch grondgebied gesloten contract het op dit punt vrijgevige Fransche recht toepasse en het beding geldig verklare.

Onze meening wordt bevestigd door een vonnis van het Tribunal Civil d'Avesnes van 16 Maart 1882. Twee kisten met marmeren beelden waren uit het buitenland verzonden naar Frankrijk. Door de vreemde Spoorwegmaatschappij waren zij aan de Fransche maatschappij overgegeven met de clausule *sans garantie* en zij kwamen beschadigd op de bestemmingsplaats aan. Daar de geadresseerde geen *schuld* der spoorwegmaatschappij konde bewijzen, werd door den Franschen rechter de eisch tot schadevergoeding ontzegd, hoezeer het beding *sans garantie* in het buitenland, waar die goederen door de Fransche maatschappij zijn overgenomen, niet geldig is.

Tot nu toe zijn we steeds van de onderstelling uitgegaan, dat slechts éene maatschappij het internationaal transport te verrichten heeft: nog andere vragen rijzen wanneer twee of meer spoorwegen aan dat vervoer deelnemen.

Reeds bij het vervoer op het gebied van éénen staat langs meerdere spoorweglijnen kan zich eene groote moeilijkheid voordoen.

Lang niet overal zijn bij een vervoer met doorloopenden vrachtbrief de vervoerders hoofdelijk voor lat geheele vervoer aansprakelijk, zooals art. 401 A. D. H. G. dit ten aanzien van het landtransport in het algemeen bepaalt (1).

In zeer vele landen zal de eerste spoorwegmaatschappij tegenover den afzender slechts vervoerder zijn tot het eindpunt van haar lijn, waarna zij expediteur wordt en dus aan andere verplichtingen onderworpen is. Immers, voor schade aan het goed overkomen, nadat zij het goed aan de volgende maatschappij heeft overgegeven, zal zij dan slechts aansprakelijk zijn, wanneer de afzender kan bewijzen, dat deze schade door hare schuld ontstaan is (b.v. door het overgeven van die goederen aan eenen volgenden spoorweg in een gebrekkige verpakking).

Is echter geen schuld van de eerste maatschappij te bewijzen, dan zal de afzender slechts die maatschappij kunnen aanspreken, op wier lijn de schade ontstaan is.

Heeft nu een internationaal transport plaats, dan komen de hier vermelde zwarigheden nog sterker uit.

Vooreerst is het zeer mogelijk, dat in het land van afzending de volle en hoofdelijke aansprakelijkheid van alle aan het transport deelnemende spoorwegen erkend is, doch dat dit in het land van bestemming of in een tusschen beide gelegen land niet het geval is.

De geadresseerde nu, op grond van gedurende het transport langs den eersten spoorweg door het goed geleden schade tegen de laatste maatschappij ageerende, zal niet-ontvankelijk worden verklaard en zich genoodzaakt zien de eerste maat-

---

(1) Het Duitsche »Betriebsreglement" bevat eene door art. 429 A. D. H G. geoorloofde beperking dezer aansprakelijkheid.

schappij, op wier lijn de schade ontstond en die in een ander land gevestigd is aan te spreken, en dit kan tot vele moeilijkheden aanleiding geven.

Dat dus in één der staten, waardoor het vervoer loopt, het juiste beginsel van het doorloopend vrachtcontract erkend is, zal bij een internationaal transport niets baten, zoolang de wetgeving der overige staten nog slechts het beginsel van eene aaneengeschakelde reeks van vrachtcontracten huldigt.

Soms is reeds door de jurisprudentie het beginsel van het doorloopend vrachtcontract tusschen den afzender eenerzijds en de gezamenlijke spoorwegen anderzijds aangenomen, waar de wetgeving dit nog niet kent. Zoo vinden wij een vonnis van de handelsrechtbank van Poitiers dd. 20 November 1882, waarin de Chemin de fer d'Orléans veroordeeld wordt tot vergoeding der waarde van eene hoeveelheid wijn op den Spaanschen spoorweg ontstolen uit eenige vaten, die van Saragossa naar Frankrijk verzonden waren. Hier is dus de laatste maatschappij tegenover den geadresseerde door den Franschen rechter aansprakelijk gesteld voor schade, door het goed op de lijn harer voorgangster geleden, terwijl aan de Fransche wetgeving dit beginsel ten eenemale vreemd is.

Ook in andere opzichten levert het verschil van recht hier bezwaar op.

Telkens bij het overnemen der goederen door een volgenden spoorweg wordt een nieuw contract gesloten, derhalve ook daar, waar een uit het land van afzending komende spoorweg op het gebied van den aangrenzenden staat eindigt en de volgende lijn daar begint. Het contract, nu, dáár gesloten zal, wat vereischten voor de geldigheid, rechtskracht en omvang betreft, beoordeeld moeten worden naar de wet der plaats, waar het gesloten is, eene *andere* dus dan die van

het land van afzending. Mogelijk is het, dat die wet *meerdere* vereischten stelt voor de geldigheid van het contract, die door den afzender niet voorzien waren en dus tot vertraging aanleiding kunnen geven.

Maar al zoude ook overal het bestaan van een doorloopend vrachtcontract tusschen den afzender eenerzijds en de gezamenlijke spoorwegen anderzijds erkend zijn, toch zouden met betrekking tot de *procedure* groote moeilijkheden blijven bestaan. De eerste spoorwegmaatschappij, toch, in rechten aangesproken tot vergoeding van schade, niet op haar lijn, maar b. v. op die der volgende maatschappij door de goederen geleden, zal deze maatschappij in vrijwaring oproepen. Ook is het mogelijk, dat de schade op de derde lijn is geleden en dat, wanneer de eerste maatschappij de tweede in vrijwaring oproept, deze wederom die derde dagvaardt.

Elke dier gedaagden toch heeft er belang bij zich in geval van veroordeeling tot schadevergoeding door den zelfden rechter tevens het verhaal op de jegens haar aansprakelijke maatschappij te zien toegekend. In de praktijk, nu, zijn deze vrijwaringsproceduren de bron van veel tijdverlies en groote kosten die dikwijls de waarde van het voorwerp des geschils verre overtreffen.

Ook is het voorgekomen, dat zonder goeden grond het verlof tot het instellen der vrijwaringsactie geweigerd is. Wij hebben hier het oog op een vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam van 10 November 1865.

Wegens vertraagde aflevering was tegen de Rijn-Spoorweg-maatschappij eene actie tot schadevergoeding ingesteld; deze vroeg vergunning de Köln-Mindener Eisenbahn, op wier lijn de vertraging had plaats gehad, in vrijwaring op te roepen doch dit werd haar geweigerd, op grond „dat tusschen

Erlangen (de plaats van afzending) en Amsterdam (de destinatieplaats) volgens de tarieven en reglementen direct goederenvervoer en tegen betaling van een tusschen de verschillende betrokken spoorwegmaatschappijen overeengekomen vrachtprijs plaats heeft;

„dat die maatschappijen tegenover het publiek geacht moeten worden te vormen ééne enkele maatschappij, handelende voor gemeene rekening;

„dat het derden niet aangaat welke conventiën zij onderling hebben gemaakt, omdat door den aard hunner handelingen zij moeten geacht worden steeds elkander, als handelende voor gemeene rekening, te vertegenwoordigen en derden alleen kunnen te doen hebben met die maatschappij, tot welke zij bij het laden of lossen der goederen, in rechtsbetrekking komen of staan;

„dat eene andere beschouwing en het toelaten van het gedaan verzoek (1) zou medebrengen de grootste bezwaren, en inderdaad door opeenvolgende verzoeken tot vrijwaring aanleiding zou kunnen geven tot opheffing van alle aansprakelijkheid van alle, in voege als in deze, te zamenwerkende spoorwegmaatschappijen."

M. i. is deze motiveering vrij zwak. Wel behoort uit de betrekking der aan het transport deelnemende spoorwegen onderling als consequentie de volle aansprakelijkheid der eerste en der laatste maatschappij, ook voor het transport langs de lijnen der andere, voort te vloeien, maar waarom mag het aan die eerste en die laatste maatschappij niet geoorloofd zijn door denzelfden rechter, die haar jegens den afzender of

---

(1) Tot oproeping in vrijwaring.

geadresseerde veroordeelt tevens te doen uitmaken, *òf* en *in hoeverre* de andere spoorwegmaatschappijen verplicht zijn haar de door haar betaalde schadevergoeding te restitueeren? De aansprakelijkheid der eerste en der laatste maatschappij vermindert daardoor niet. De afwijzing van het verzoek moet m. i. worden toegeschreven aan de zeer begrijpelijke vrees voor de langdurige en lastige vrijwaringsproceduren, die het gevolg der inwilliging hadden kunnen zijn.

Onafhankelijk van de boven uiteengezette bezwaren, die alle het vrachtcontract betreffen, kan zich bij het internationaal verkeer eene moeielijkheid voordoen, ontspruitende uit de verhouding, waarin zich de spoorweg bevindt tot den staat.

Van de verplichting der spoorwegen om alle aangeboden goederen te vervoeren worden door de meeste wetgevingen zekere soorten van goederen uitgezonderd.

Ongelukkig, echter, zijn die bepalingen hieromtrent niet overal hetzelfde. Wel is waar verwijst het Duitsche Handelswetboek in deze grootendeels naar het Duitsche Betriebsreglement en zullen dus de Spoorwegen van het „Verein" wier reglement met het Duitsche „Betriebsreglement" volkomen overeenstemt, aan dezelfde bepalingen onderworpen zijn, maar met de buiten het „Verein" staande spoorwegen is dit niet het geval.

Zoo is volgens § 83, 3o. van het Transportreglement voor de Zwitsersche Spoorwegen het vervoer van edelgesteenten, echte paarlen, verdere kostbaarheden en waarde papieren absoluut uitgesloten. In het Duitsche „Betriebsreglement", echter, komt zulk eene bepaling niet voor. Ziedaar weder eene bron van conflicten.

Uit Duitschland worden juweelen verzonden naar Zwitserland. De Duitsche Spoorweg vervoert ze tot de Zwitsersche grensplaats Bazel om ze aldaar aan de Zwitsersche maatschappij over te geven. De Zwitsersche spoorweg zal echter weigeren het goed in ontvangst te nemen, zoodat de Duitsche maatschappij, die tegenover den afzender de verplichtingen eens expediteurs heeft, een ander dikwijls bezwaarlijk te vinden transportmiddel moet zoeken om het goed naar zijne bestemmingsplaats te bezorgen.

Ten slotte een woord over de aansprakelijkheid der spoorwegen voor bewezen schuld in geval van internationaal vervoer.

Het is denkbaar dat uitgesloten is de aan het vervoercontract verbonden *actio recepti*, zoodat alleen de aansprakelijkheid wegens bepaalde culpose handelingen of verzuimen overblijft, terwijl dan echter, ingeval van internationaal transport, zich de vraag voordoet, naar welke wet die aansprakelijkheid te beoordeelen is.

Bij voorbeeld: eenig goed wordt verzonden uit Genève naar Frankrijk, een transport dat *geheel* langs den Franschen spoorweg plaats heeft, daar deze reeds te Genève een aanvang neemt. Volgens Fransch gebruik heeft de maatschappij zich van de strenge aansprakelijkheid uit het receptum bevrijd, en zal dus slechts voor de schade, aan het goed door haar schuld toegebracht, verantwoordelijk zijn. Zoo nu het goed schade lijdt terwijl het zich nog op Zwitsersch grondgebied bevindt, naar welke wet zal dan de aansprakelijkheid der maatschappij te beoordeelen zijn?

Het geldt hier eene verplichting uit een *feit* voortvloeiende; de wet van het land, waar het feit heeft plaats gehad, in

casu de Zwitsersche, zal gevolgd moeten worden. Dat de door ons gestelde vraag van practisch belang is, blijkt reeds hieruit, dat de Zwitsersche wet (Art. 50 van den *Code Fédéral des Obligations*) de rechtsvordering alleen aan een *acte illicite* verbindt, alleen hem aansprakelijk stelt die *cause sans droit un dommage à autrui*, terwijl de C. N. (Art. 1382) *tout fait quelconque* etc. als grond voor de vordering aanneemt.

Hiermede hebben wij de voornaamste conflicten aangeduid, waartoe het internationaal spoorwegverkeer ten aanzien van goederen aanleiding kan geven.

Men wachte zich er voor te meenen dat omtrent de wijze van oplossing steeds en overal dezelfde opvatting bestaat.

Ware dit zoo, een groot deel der zwarigheden, aan het internationaal transport verbonden, bestond slechts in schijn. Maar er bestaat juist, in de verschillende landen, omtrent de wijze van oplossing groot verschil van gevoelen bij de mannen der wetenschap en verschil van toepassing in de praktijk.

Er is soms beweerd, dat een internationaal transport, zooals wij het hierboven behandeld hebben, slechts hoogst zelden voorkomt; dat, waar eenig goed door verschillende landen vervoerd wordt, steeds één van de twee volgende gevallen zich voordoet: òf het internationaal vervoer is verdeeld in zoovele deelen als er staten doorloopen worden en voor elk van die staten wordt een afzonderlijk vrachtcontract gesloten, — het zoogenaamd *transport fractionné;* òf men maakt gebruik van de gemeenschappelijke tarieven van spoorwegvereenigingen, waardoor eveneens alle conflicten worden opgeheven.

Dit is echter eene dwaling.

In de eerste plaats zullen zich ook bij het transport fractionné vragen van internationaal recht voordoen. Het eindstation toch, eener spoorweglijn, of datgene, waar de twee spoorweglijnen aan elkander sluiten, zal wel bijna nooit op de mathematische grens tusschen beide landen gelegen zijn; steeds zal dus een der beide maatschappijen het goed van het eene in het andere land vervoeren — en ziedaar dan een internationaal vervoer.

Het tweede punt verdient eene nadere overweging. Een voorbeeld der bovenbedoelde spoorwegvereenigingen vormt het „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen"; door dus de historie, omvang en werking van *dit* „Verein" kortelijk na te gaan, zullen wij kunnen onderzoeken of de bewering juist is, dat door dergelijke vereenigingen de moeilijkheden van het internationaal transport en van het transport, waaraan verschillende maatschappijen deelnemen, voldoende worden uit den weg geruimd.

In 1846 werd het „Verband der preussischen Eisenbahndirektionen" opgericht en reeds in het volgende jaar ontwikkelde zich daaruit op de algemeene vergadering te Keulen het „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", waartoe al die spoorwegmaatschappijen behoorden, die in Duitschland haren zetel hadden. Tien jaar later werd op de algemeene vergadering te Triest toegestaan, dat ook die maatschappijen in de Vereeniging werden opgenomen, die haar zetel in een tot het Duitsche Bondsgebied behoorenden Staat hadden of in een land, dat onder eene Duitsche Bondsregeering stond, — doch alleen wat de gedeelten der spoorweglijnen betreft, die zich op het Duitsche Bondsgebied bevinden.

Thans worden in het „Verein" opgenomen:

1°. De spoorwegmaatschappijen, gevestigd in het Duitsche

Rijk, Oostenrijk-Hongarije, Nederland en Luxemburg, door een eenvoudig besluit der „Commission für das Vereins-Statut", als niet binnen 8 weken $^1/_{10}$ der in het „Verein" vertegenwoordigde stemmen zich daartegen verklaart;

2°. Alle andere spoorwegen, door een besluit der algemeene vergadering genomen met algemeene stemmen.

Feitelijk behooren thans, op weinige uitzonderingen na, alle Duitsche, Oostenrijksche, Hongaarsche, Nederlandsche, benevens eenige Belgische, Russische en Rumeensche spoorwegen tot de Vereeniging.

De inrichting is als volgt:

Aan het hoofd staat eene telkens voor drie jaar door de algemeene vergadering te kiezen directie. Besluiten worden genomen deels door de algemeene vergadering, deels door de vaste commissiën. Dergelijke vaste commissiën zijn voor de meest belangrijke aangelegenheden ingesteld, zoo als voor het personen- en goederenverkeer, de statistiek, de technische zaken enz. De werkzaamheden der commissiën bestaan deels in het voorbereiden der besluiten van de algemeene vergadering, deels in het zelfstandig nemen van besluiten. Eigenaardig is het, dat de commissiën voor personen- en goederenverkeer in geschillen tusschen leden van het Verein over de uitlegging van binnen haren werkkring vallende bepalingen de eindbeslissing hebben, met uitsluiting van alle rechterlijke tusschenkomst.

Voor zoover de commissiën geen volmacht tot het nemen van een of anderen maatregel hebben, zijn hare besluiten slechts dan geldig, wanneer niet binnen acht weken na de mededeeling daarvan aan de leden van het „Verein", een tiende der stemmen zich er tegen heeft verklaard.

De algemeene vergadering komt eens in het jaar bijeen en

besluit bij meerderheid van stemmen, behoudens bovengenoemde uitzondering. Besluiten over tariefsaangelegenheden hebben de toestemming van *alle* leden noodig.

Weigert een der maatschappijen aan een besluit uitvoering te geven, dan kan de algemeene vergadering haar van het lidmaatschap vervallen verklaren. Na opzegging, door een termijn van zes maanden gevolgd, kan iedere maatschappij op den 1 Januari, 1 April, 1 Juli of 1 October de Vereeniging verlaten.

Als haar voornaamste taak heeft de Vereeniging op zich genomen het in het leven roepen eener eenvormige inrichting van personen- en goederenvervoer om aldus de moeilijkheden, aan het internationaal verkeer verbonden, te doen ophouden.

Aan dit streven hebben wij twee reglementen te danken: het eerste, voor personen-, bagage-, voertuigen- en veevervoer, in 1847 tot stand gekomen, sedert herhaaldelijk gewijzigd, na 1860, met het oog op het Duitsche Handelswetboek, geheel omgewerkt en den 15 April 1865 als „Vereinsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren" definitief vastgesteld; — het tweede, een in 1850 tot stand gekomen Vereinsgüterreglement, dat voornamelijk ten doel heeft het doorloopend vrachtcontract en het direct vervoer zonder tusschenkomst van expediteurs mogelijk te maken.

Dit laatste bevat bepalingen over den vorm van den vrachtbrief, berekening en betaling der vracht, aflevering van het goed, aansprakelijkheid der maatschappijen enz.

In 1876 werden beide reglementen vervangen door het „Vereinsbetriebsreglement".

Tegelijk met het „Güterreglement" kwam nog een „Uebereinkommen" tot stand, dat thans onder den naam: „Vereins-

übereinkommen zum Betriebsreglement" bekend staat en vele aanvullingen van het Betriebsreglement bevat, als: bepalingen over de tarieven van extra-treinen, salonwagens, over de verplichte voorzorgen bij het inladen van enkele goederen, enz.

Krachtens een besluit van de algemeene vergadering te Breslau, in het jaar 1882 genomen, werd eene reeds lang te Berlijn bestaande „Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" tot Vereins-inrichting gemaakt, een soort van Clearing-House, dat bij de aanzuivering van de wederzijdsche vorderingen der spoorwegen aan het Verein groote diensten bewijst.

Wij hebben nu de werking van een der voornaamste spoorwegvereenigingen leeren kennen; de vraag rijst thans weder: worden door die vereenigingen de bovenuitgezette bezwaren voldoende uit den weg geruimd?

Het antwoord zal ontkennend moeten luiden. In de eerste plaats toch omvatten die vereenigingen slechts de spoorwegen van enkele staten; een transport van Frankrijk naar Italië b.v. is niet aan de bepalingen van eene zoodanige vereeniging onderworpen; van afdoenden aard ware alleen eene vereeniging, die alle de voornaamste staten, die aan het algemeen spoorwegverkeer deelnemen, omvatte.

Nog een ander gebrek kleeft den vereenigingen aan. Hare reglementen, die den grondslag vormen voor het vrachtcontract door hare maatschappijen met den afzender gesloten, zijn particuliere overeenkomsten: zij missen wettelijke kracht.

Nu is het zeer mogelijk, dat, waar een internationaal vervoer plaats heeft, de wet der bestemmingsplaats van het goed door eene dwingende bepaling aan het gesloten vrachtcontract in den weg staat, hoezeer dan ook het reglement der vereeniging, dat den grondslag van het contract uitmaakt, geheel

met de wet der afzendingsplaats in overeenstemming is (1).

Hieruit blijkt m. i. duidelijk, hoe de bestaande spoorwegvereenigingen de bezwaren geenszins wegnemen. Vooral bedenke men nog, dat weinige van die vereenigingen de zaak zoo uitvoerig en in al hare détails geregeld hebben als het „Verein", ja de meesten zich tot het vaststellen van gemeenschappelijke tarieven hebben bepaald. Ook mag men vragen, of het door de vereenigingen eenzijdig vastgestelde recht steeds met het handelsbelang strookt.

Twee wegen kan men volgen om de hier aangegeven zwarigheden te doen ophouden: — de eerste is het stellen van algemeen bindende regels voor de oplossing van wetsconflicten, de tweede: *eenvormigheid van recht.*

De laatste weg is hier verre boven den eersten te verkiezen.

Vooreerst immers is, zooals wij boven reeds vermeld hebben, in vele wetgevingen een rechtstreeksch contract tusschen den afzender aan de éene zijde en de gezamenlijke aan het transport deelnemende spoorwegen aan de andere zijde, nog onbekend. Die leemte, nu, wordt door het stellen van regels van internationaal privaatrecht niet weggenomen, wel door eene *eenvormige* regeling van het internationaal vervoer, waarbij het doorloopend contract voor goed erkend wordt.

Ten tweede maakt de aard van het internationaal vrachtcontract, welks uitvoering grootendeels onder eene andere wetgeving plaats heeft dan die van den staat, waar het gesloten wordt, het noodig, dat de afzender die andere wetgeving in al hare bijzonderheden kenne: — zeker een niet gering bezwaar.

---

(1) W. J. M. Westerwoudt, De Staat en de Spoorwegen, 1882, bl. 164 noot.

Een derde reden voor de wenschelijkheid van uniformiteit is de volgende: het contract van spoorwegvervoer hangt in de meeste landen niet geheel van den wil van partijen af; zooals wij boven gezien hebben, wordt het gedeeltelijk door dwingende bepalingen beheerscht.

Van groot belang, nu, is het dat bij het internationaal transport omtrent die dwingende bepalingen gelijkheid besta. Het kan niet anders dan nadeelig werken, dat de aansprakelijkheid van den spoorweg eene geheel andere is, naarmate b.v. de Duitsche of de Fransche rechter één zelfde vrachtcontract beoordeelt.

Redenen genoeg waarom, in deze, eenvormigheid boven het stellen van bindende regelen van internationaal privaatrecht te verkiezen is (1).

De eenvormigheid zal verkregen worden.

Binnen kort zal een tractaat tot stand komen, dat voor de daaraan deelnemende staten het internationaal goederenvervoer langs spoorwegen aan eene vaste regeling onderwerpt, een tractaat, daarom vooral merkwaardig, omdat het, zoo als reeds werd opgemerkt, het eerste is, dat eenvormigheid voor een, zij het ook slechts klein, echter hoogst belangrijk onderdeel van het privaatrecht voor een aantal landen tot stand zal brengen.

Laat ons de wordingsgeschiedenis der Berner ontwerp-conventie nagaan.

---

(1) In zijne *Annales de Droit Commercial* heeft Prof. M. E. THALLER, onder het opschrift: »Du Transport en Droit International" oenige artikelen aan de Berner Ontwerp-Conventie gewijd en ten slette (in de aflevering van Juli 1887) de meening uitgesproken, dat het mogelijk zou zijn door een tractaat van een twaalftal artikelen, strekkende tot oplossing der rechtsconflicten, — en dus zonder eenvormige regeling van het vervoercontract zelf, — het doel te bereiken. Uit het bovenstaande blijkt, waarom wij ons met dit gevoelen niet kunnen vereenigen.

Den 11^{en} Juni 1874 dienden de Heeren G. de Seigneux, toen advocaat te Genève en Dr. H. Christ, advocaat te Bazel, bij de Zwitsersche regeering eene petitie in, waarin zij verzochten, dat de Bondsraad met de staten van Midden-Europa onderhandelingen zoude aanknoopen tot het doen samenkomen eener conferentie, aan welke zou worden opgedragen het ontwerpen van een tractaat tot eenvormige regeling van het internationaal spoorwegtransport van goederen.

De omstandigheden, waaronder dit verzoek gedaan werd, waren zeer gunstig.

Te Bern werd toen juist de bekende conferentie gehouden, die het tot stand brengen eener internationale postregeling ten doel had; Zwitserland zelf was druk bezig met de unificatie van haar binnenlandsch recht; in vele landen waren ontwerpen van spoorwegwetgeving ingediend. Vandaar dat de Regeering aan de petitie gevolg gaf en de Bondsraad aan de verschillende staten eene nota zond, in den geest van het verzoek.

Intusschen verscheen er in December 1874 eene brochure van de hand der beide bovengenoemde rechtsgeleerden, waarin zij beweegredenen en inhoud der petitie nader uiteenzetten en ten slotte eenige punten noemden, die zij in een eventueel tractaat geregeld wenschten te zien.

Die punten zijn:

1°. De verplichting der spoorwegen om de hun aangeboden goederen per direct transport en met één vrachtbrief naar elk station van het spoorwegnet der contracteerende partijen te vervoeren, behoudens gevallen van overmacht.

2°. De vaststelling van het forum voor de actiën uit het spoorwegvervoercontract.

3°. De bepaling der rechten van afzender en geadresseerde gedurende het transport.

4⁰. De aansprakelijkheid van den eersten en den laatsten vervoerder ook voor de andere, behoudens verhaal van spoorweg op spoorweg.

5⁰. Het verhaal van spoorweg op spoorweg, in de orde van overgifte van het vervoerde goed.

6⁰. De bepaling der grenzen voor de aansprakelijkheid, in geval van verlies, beschadiging of vertraagde aflevering en van de gevallen, waarvoor de spoorwegmaatschappijen hare aansprakelijkheid kunnen beperken.

7⁰. A. Formaliteiten in acht te nemen bij het constateeren der schade. B. Termijnen binnen welke de actie tot schadevergoeding moet worden ingesteld.

De diplomatieke onderhandelingen bleven niet zonder gevolg. Weldra werd tot het houden eener conferentie besloten, terwijl Duitschland tot Zwitserland het verzoek richtte het ontwerp eener conventie te willen doen vervaardigen, ten einde tot basis voor de beraadslagingen te strekken. Prof. FICK uit Zürich werd met het opstellen van dit ontwerp belast, dat, toen het gereed was, aanstonds aan de overige regeeringen werd rondgezonden. Tien Staten, met inbegrip van Zwitserland zelf, Duitschland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Rusland, Italië, België, Nederland en het Groot-Hertogdom Luxemburg zonden daarop hunne afgevaardigden ter conferentie, die den 13 Mei 1878 te Bern onder voorzitterschap van het lid van den Bondsraad HEER geopend werd (1).

---

(1) Het getal afgevaardigden ter conferentie bedroeg 22. Nederland was toen vertegenwoordigd door den Heer Mr. M. J. PIJNAPPEL. Als Secretarissen waren aan de conferentie toegevoegd de Heeren de SEIGNEUX (Genève) en CHRIST (Bazel)

Duitschland had een tegen-ontwerp doen samenstellen, dat eveneens tot grondslag strekte bij de beraadslagingen en waaruit vele bepalingen in het eind-ontwerp der conferentie zijn overgegaan.

Tot 4 Juni bleef de Conferentie bijeen. Het resultaat harer zittingen was een ontwerp-conventie in 56 artikelen, gevolgd door vier bijlagen, nl. 1°. bepalingen voor de ten uitvoerlegging der overeenkomst, 2°. een lijst van de slechts voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten goederen, 3°. een modelvrachtbrief en 4°. bepalingen omtrent eene internationale commissie, die jaarlijks in den loop van Mei in één der contracteerende staten zoude bijeenkomen en aan welke in de eerste plaats het toezicht op de nakoming der conventie zou worden opgedragen.

Het ontwerp werd aanstonds door Zwitserland aan de andere mogendheden medegedeeld met het verzoek, de bedenkingen, die zij er tegen mochten hebben, bekend te maken.

Verscheidene spoorwegmaatschappijen hielden daarop vergaderingen, waarin het Berner ontwerp beoordeeld werd, terwijl het „Verein" en de Italiaansche maatschappijen adviezen over het ontwerp uitbrachten.

De Regeeringen onderwierpen de zaak ter beoordeeling aan bijzondere commissiën of specialiteiten in spoorwegzaken en zoo verschenen ook van deze zijde een aantal rapporten. Wij noemen slechts de artikelsgewijze beoordeeling door het Keizerlijk Eisenbahnamt in Duitschland en de grondige memorie van den heer A. Monzilli, Hoofdambtenaar aan het Italiaansche Ministerie van Landbouw, Handel en Nijverheid.

De Zwitsersche Regeering resumeerde alle opmerkingen haar door de overige staten naar aanleiding van het ontwerp

medegedeeld en noodigde deze uit tot eene nieuwe conferentie, in September 1881 te Bern te houden.

Den 21 dier maand werd deze Conferentie onder voorzitterschap van het lid van den Bondsraad BAVIER geopend (1).

Na gedurende drie weken vergaderd te zijn geweest heeft deze Conferentie een nieuw ontwerp-tractaat vastgesteld.

Het vóór-ontwerp van 1878 onderging belangrijke wijziging.

Ook het werk dezer Conferentie werd aan de mogendheden rondgezonden met dit gevolg, dat sommige staten en vooral Duitschland nog eenige wijzigingen voorstelden, die eene derde Conferentie noodzakelijk maakten.

Deze kwam den 5en Juli onder presidium van het lid van den Bondsraad WELTI te Bern bijeen (2) en stelde den 17en dier maand een definitief ontwerp in 60 artikelen vast, dat thans door alle ter conferentie vertegenwoordigende regeeringen is goedgekeurd (3).

---

(1) Dezelfde staten, als in 1878, namen aan deze Conferentie deel. Nederland was nu vertegenwoordigd door de Heeren Mr. T. M. C. ASSER en Jhr. Mr. J. C. M. VAN RIEMSDIJK.

(2) Ook thans namen weder dezelfde tien staten aan de Conferentie deel. Nederland was wederom vertegenwoordigd door de Heeren ASSER en VAN RIEMSDIJK. De Heer DE SEIGNEUX behoorde nu (even als in 1881) tot de Zwitsersche afgevaardigden.

(3) In de bovenvermelde artikelen van zijne Annales de Droit Commercial oppert de heer M. E. THALLER tegen de Berner conventie ook dit bezwaar, dat men te veel de Duitsche beginselen heeft gevolgd. Doch hij zelf voegt er bij, dat dit onvermijdelijk was, daar het Duitsche recht in deze beter is dan dat van de andere Staten.

En juist dit doet zijn bezwaar vervallen.

Waarschijnlijk heeft het gekwetste nationaliteitsgevoel van den heer THALLER hem doen vergeten, dat het hier niet een zaak van transactie geldt tusschen de verschillende Staten, dat men hier moeilijk met hem kan volhouden, dat »toute rupture d'équilibre suscite la défiance envers ceux qui se sont fait la part du lion", maar dat men wel degelijk moet vragen, *welke* beginselen, *welke* wetgeving de voorkeur verdient en deze als grondslag aannemen, al is het die van één enkelen Staat.

§ 2.

Algemeene regelen omtrent de werking der Conventie.

Al dadelijk doet zich de vraag voor of het wenschelijk is een *bijzonder* recht voor het *internationale* spoorwegvervoer in het leven te roepen? Zou het niet beter en eenvoudiger zijn het eenvormige transportrecht algemeen toepasselijk te doen verklaren, — dus ook op het binnenlandsch spoorwegvervoer in de staten die tot de Conventie zijn toegetreden?

Voor eene bevestigende beantwoording der laatste vraag zou kunnen worden aangevoerd: 1°. dat het bestaan van tweeërlei spoorwegrecht in denzelfden staat minder eigenaardig is; 2°. dat de Conventie, behalve de oplossing van internationale rechtsconflicten, mede ten doel heeft de eenheid van het vervoercontract, ook als verschillende spoorwegen daaraan deelnemen, te waarborgen, iets dat evenzeer wenschelijk is, waar het vervoer binnen de grenzen geschiedt, als wanneer het de grenzen overschrijdt.

Tegen deze beschouwingen kan echter weder worden opgemerkt, dat toch in allen gevalle het hoofddoel der regeling is de bezwaren op te heffen die uit de toepasselijkheid van verschillend recht op hetzelfde vervoer voortvloeien, en dat het daarom, bij den tegenzin die hier en daar het streven naar unificatie der wetten nog ontmoet, verstandig is zich voorloopig tot het meest noodzakelijke te bepalen. — Het blijft dan aan den nationalen wetgever overgelaten om de wet van zijn land met betrekking tot het binnenlandsch vervoer zooveel mogelijk met de Conventie in overeenstemming te brengen; hij kan dan tevens daarin het beginsel opnemen dat bij doorloopend vervoer langs verschillende spoorwegen dezen tegen-

over den afzender of ontvanger als één vervoerder worden aangemerkt.

Vandaar dan ook dat zoowel in het Zwitsersche als in het Duitsche vóór-ontwerp uitsluitend de regeling van het internationaal vervoer is opgenomen en ook in de drie verschillende te Bern gehouden conferentiën het wenschelijke dezer beperking algemeen schijnt te zijn erkend (1).

---

(1) Op een ander gebied — dat van het wisselrecht — is bij het streven naar unificatie, mede de vraag ter sprake gekomen of de algemeene wet de nationale wetten behoorde te vervangen of wel daarnaast geplaatst te worden, ter uitsluitende regeling van den *internationalen* wissel.

In deze materie zou zeker de aanneming van laatstbedoeld stelsel groot bezwaar opleveren. Terecht is dit ingezien door het Instituut van Internationaal Recht, dat in de zitting van 1885 (te Brussel) zich met deze vraag heeft bezig gehouden bij de behandeling der door den heer Norsa, van Milaan, ontworpen algemeene wisselwet.

In den Annuaire de l'Institut 1885—1886 (pag. 80--83) vindt men omtrent dit punt het volgende vermeld, dat wij hier overnemen ten einde wel te doen uitkomen, dat de beantwoording der vraag omtrent den omvang der toepasselijkheid eener uniforme wet, niet voor alle onderwerpen op dezelfde wijze kan geschieden.

»Extrait du procès-verbal de la séance plénière du 8 septembre 1885, sous la présidence de M. Rolin-Jaequemijns.

»La discussion est ouverte sur la déclaration préliminaire en quatre articles mise en tête du projet de loi présenté par M. Norsa.

I. Le présent projet de loi est accepté par les Etats adhérents comme loi uniforme pour les lettres de change et autres titres négociables qui seront créés dans un Etat et donneront lieu à des actes ou auront des effets juridiques dans un autre pays.

II. Il est déclaré facultatif pour tout Etat qui fera adhésion, de conserver en vigueur les lois qu'il trouve préférables et d'adopter et de promulguer les dispositions qui lui sembleront utiles pour les lettres de change et autres titres négociables, qui circuleront et auront effet juridique seulement dans l'intérieur de l'Etat même.

III. Cependant, on supposera et l'on retiendra absolument sujets aux dispositions et à l'observance des règles contenues dans la présente loi, les lettres de change et les titres commerciaux qui seront créés dans un Etat pour être transmis ou payés à l'étranger ou qui donneront lieu à des actes juridiques dans un autre Etat.

IV. En conséquence il est établi, qui si le tireur ou endosseur d'une lettre de change ou autre titre négociable veut que ce dernier reste soumis à la loi nationale

Zelfs het *internationaal* spoorwegvervoer is niet zonder uitzondering aan de Conventie onderworpen.

---

et soit uniquement réglé par celle-ci, sans être soumis à la présente loi, il devra dans l'acte de l'émission ou de la cession de la traite ou du titre, en limiter les effets et la circulation au territoire de son pays et en défendre expressément l'endossement ou la transmission en pays étranger.

M. ASSER fait observer que la loi, telle que l'a comprise M. NORSA, est destinée à ne régir que la lettre de change internationale, les effets créés dans un Etat pour circuler dans un autre; et l'auteur du projet voudrait que chaque Etat pût avoir une législation nationale pour les lettres de change qui ne circulent pas hors du pays. M. NORSA a évidemment pensé que cette facilité aurait pour effet de hâter l'adoption par les gouvernements du projet d'une loi internationale élaboré par l'Institut. Mais l'orateur a des doutes sur l'efficacité de ce système, qui donne lieu à des complications et il croit plus simple de faire tout bonnement un projet de loi tel qu'il puisse être adopté dans chaque Etat. M. ASSER signale les difficultés du systeme de M. NORSA. Comment faire, en effet, l'exacte définition de la lettre de change internationale? Faudra-t-il entendre par là les lettres payables dans un autre pays? Mais on ne sait jamais où circulera la lettre transmissible par ordre. Il est vrai que M. NORSA a prévu cela. Aussi a-t-il voulu qu'il dépendît de la volonté du tireur que la lettre fût ou non transmissible à l'étranger. Mais alors à quoi bon cette complication? Ce serait plutôt rétrograder, car la théorie tend à écarter ces distinctions; on se borne de plus en plus à ne considérer que l'obligation de payer, sans s'inquiéter des volontés ni des personnalités.

M. ASSER propose donc de supprimer la seconde partie de l'article I et les articles II, III et IV en entier.

M. NORSA se rallie à la proposition de M. ASSER.

M. BARCLAY se joint à M. ASSER pour critiquer les articles préliminaires; ce serait créer un système trop compliqué! Mais il trouve d'autre part les idées de M. ASSER trop radicales. En ce qui concerne les Anglais, notamment, le seul moyen de leur faire admettre le futur projet de loi, ce serait de le rendre trèr-facultatif. Par exemple, les mots *foreign bill*, mis sur la lettre, la soumettraient à la loi uniforme.

L'orateur rappelle ce qu'on a fait en Angletterre en rendant facultatives les York and Antwerp rules; ces règles concernent les avaries et on peut à son gré s'y conformer dans les contrats ou conserver les règles anciennes. Ne pourrait-on pas en matière de lettre de change faire quelque chose de semblable?

M. ASSER répond à M. BARCLAY:

Les *rules*, dit l'orateur, ne sont pas un système légal; ces sont des clauses-types de contrat entre affréteur, chargeur et assureur; de façon qu'en matière d'avaries on se soumet si l'on veut â ce type de contrat, sans le clausuler et par simple énonciation. Mais l'Institut veut faire autre chose qu'un type de contrat facultatif; il veut faire un projet de loi.

In drie gevallen toch is ook een vervoer, waarbij de goederen meer dan één land doorloopen, aan de werking der Conventie onttrokken.

Op voorstel van Duitschland werden in het den 17 Juli 1886 te Bern geteekende slotprotocol de volgende bepalingen opgenomen:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniss, dass Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weitern ist man darüber einverstanden, dasz die Bestimmungen dieses Ubereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach eine Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung

---

M. ASSER admet cependant qu'à titre d'expédient l'on puisse avoir recours au système de M. BARCLAY; mais ce serait un pis-aller, car on n'aurait fait un type de contrat de change international dérogeant aux lois nationales, et celles-ci resteraient en présence dans leur diversité.

M. BARCLAY formule sa proposition en ces termes: »Toute lettre de change destinée à circuler à l'étranger portera au recto ces mots: *Circulation internationale*, *foreign bill*, ou une autre expression équivalente, sans quoi elle ne sera pas soumise aux règles de la présente convention."

M. ASSER fait observer que la proposition de M. BARCLAY ne diffère que par la forme des articles préliminaires du projet de M. NORSA.

L'assemblée écartant la proposition de M. BARCLAY se rallie à la proposition de M. ASSER et décide de remplacer les quatre articles préliminaires par un article unique ainsi conçu:

»Le présent projet de loi est accepté par les Etats adhérents comme loi »uniforme pour les lettres de change et autres titres négociables."

die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates."

Derhalve geene toepassing der Conventie:

1º. wanneer plaats van afzending en van bestemming tot denzelfden staat behooren, al wordt ook het goed over het gebied van een anderen staat vervoerd op een spoorweg, die in eerstbedoelden staat zijn zetel heeft.

2º. wanneer het vervoer plaats heeft uit een land naar het douane-grensstation van een naburig land, of wel naar een tusschen laatstgenoemd station en de grens gelegen plaats of omgekeerd, — tenzij de afzender uitdrukkelijk toepassing der Conventie verlangd heeft.

Twee fictiën dus.

De eerste heeft men aangenomen, omdat men meende, dat daar waar het vervoer eindigt in denzelfden staat waar het begonnen is, en een vreemd gebied slechts transiteert, geene aanleiding tot internationale rechtsconflicten bestaat. Deze opvatting schijnt intusschen minder juist. Denkbaar is het toch, dat op het gebied van den vreemden staat feiten plaats grijpen, waaraan de wet van dien staat andere rechtsgevolgen verbindt dan de wet van het land van vertrek en aankomst.

Denkbaar is het ook, dat door bijzondere omstandigheden het vervoer van het goed juist op het gebied van den vreemden staat gestaakt wordt en dat afzender of ontvanger op dat gebied zekere rechtshandelingen ten aanzien van het goed tegen den spoorweg wenschen te verrichten.

In beide die gevallen zou omtrent de vraag welk recht toepasselijk is onzekerheid kunnen bestaan.

Voorts is het mogelijk, dat bij den doorvoer in het vreemde land douane- of politie-formaliteiten te vervullen zijn, als die waarop artikel 10 der Conventie betrekking heeft. Er bestaat inderdaad geen reden, om dit artikel in het bedoelde geval niet te doen toepassen.

Wij erkennen, intusschen, dat deze bedenkingen niet van zeer gewichtigen aard zijn en dat dus de eerste der twee in het slotprotocol opgenomen beperkingen, — ofschoon het zeker beter geweest ware haar achterwege te laten — geen groot bezwaar oplevert.

Bij de tweede beperking gaat men uit van de beschouwing, dat een vervoer tot kort voorbij de grens, schoon rechtens internationaal, toch in werkelijkheid meer als een binnenlandsch vervoer moet worden aangemerkt.

Intusschen zou dit op zich zelf nog geene voldoende reden zijn om hier niet de Conventie toepasselijk te verklaren. De aangenomen uitzondering berust dan ook hoofdzakelijk op eenen anderen grond.

Bij het tot stand brengen der internationale regeling van het *doorloopende* goederenvervoer per spoorweg, is men steeds uitgegaan van de veronderstelling, dat dit aan niemand zou worden *opgedrongen*, zoodat de afzenders, die de voorkeur mochten geven aan eene reeks van nationale transporten (waarbij telkens bij de grens van een land het eene vervoer eindigt en een nieuw vervoer begint) de vrijheid moesten hebben hunne goederen op die wijze de bestemmingsplaats te doen bereiken.

Daartoe is dan echter noodig dat het goed telkens geadresseerd worde aan een vriend of expediteur op de grens van het land, die dan weder voor het verder vervoer door het aangrenzende land zorgt, en zoo vervolgens tot aan het land der bestemming (*transport fractionné*).

Ware nu de zooeven vermelde tweede uitzondering niet in het slotprotocol opgenomen, dan zou feitelijk dit transport fractionné niet mogelijk geweest zijn.

Immers het transport van ieder land zou dan juist op de grens moeten eindigen; maar op die mathematische grens vindt men bijna nooit stations, veel minder expediteurs, die zich met de in ontvangstneming en verdere verzending van het goed kunnen belasten (1).

De derde in de artikelen 2 en 3 van het tractaat vervatte uitzondering op de toepasselijkheid der Conventie betreft het vervoer van goederen, die zich door hunne hoedanigheid tot het spoorwegvervoer niet leenen, welker transport om redenen van publiek belang verboden is, of waarvan de post het monopolie heeft en ten slotte die, welker transport voor orde en veiligheid van den spoorwegdienst gevaarlijk is.

In Hoofdstuk II, waar wij de verplichting der spoorwegen tot het vervoeren der hun aangeboden goederen behandelen, komen wij op de bepalingen dezer beide artikelen terug.

Waar men de spoorwegen aan verschillende verplichtingen onderwierp en hen, zooals in het tweede Hoofdstuk zal blijken, dwong voor een dikwijls niet onaanzienlijke bedrag elkanders crediteuren te worden, daar begreep men tevens waarborgen te moeten geven tegen de nadeelen, die voor de spoorwegen aan deze verplichtingen verbonden kunnen zijn.

---

(1) Uit het hierboven (bl. 22) door ons opgemerkte blijkt, intusschen, dat het vervoer naar het in een naburig gelegen grensstation, toch een *internationaal* vervoer is. De Conventie zal nu echter niet daarop toepasselijk zijn.

Als eerste dier waarborgen (1) geldt de bepaling van artikel 1, dat de Conventie alleen toepasselijk is op het vervoer langs spoorwegen, die door ieder der contracteerende staten op speciaal daartoe ingerichte lijsten zijn geplaatst.

Deze bepaling, die in het ontwerp van 1878 niet voorkwam, strekt in de eerste plaats tot het geven van zekerheid omtrent omvang en werking der Conventie.

In de conferentie van 1881, toch, werd er van de zijde van Duitschland op gewezen, dat, ook bij gemis aan eene dergelijke bepaling, niet *alle* lijnen aan het tractaat onderworpen zouden zijn, dat de Conventie op het vervoer langs lokaalspoorwegen niet toepasselijk zoude zijn. De vraag nu, of eene lijn als lokaalspoorweg moet worden aangemerkt, zoude tot groote onzekerheid aanleiding kunnen geven en in de verschillende landen op verschillende wijze worden beantwoord.

Vandaar dat men een criterium heeft gesteld, waardoor alle twijfel is weggenomen ten aanzien der vraag of een zeker transport als aan de Conventie onderworpen moet worden beschouwd.

Van zóóveel belang voor de werking der Conventie werden deze lijsten geacht, dat men op voorstel van Duitschland het definitieve teekenen van het tractaat tot na hun uitwisseling heeft uitgesteld.

Door de bepaling van artikel 1 is het voorts ieder der staten mogelijk gemaakt alle die spoorwegen, die slechts aan het locaal verkeer dienstbaar zijn of alle die, wier deelneming

---

(1) Bij de behandeling der gedwongen credietverleening in het tweede, en bij die der onderlinge verhouding tusschen de spoorwegen in het vóórlaatste hoofdstuk komen wij hierop terug. In laatstgenoemd hoofdstuk zullen wij tevens gelegenheid hebben eenige andere waarborgen te behandelen, die te zeer met de onderlinge verhouding in verband staan om reeds hier te worden uiteengezet.

wegens de geringe waarborgen die zij opleveren voor de overige spoorwegen gevaarlijk zoude kunnen worden, van de heerschappij der Conventie uit te sluiten.

Boven behandelde waarborg is echter niet in alle opzichten voldoende.

Denkbaar toch is het, dat een spoorweg op het oogenblik zijner plaatsing op eene der lijsten alleszins vertrouwen verdient, doch later, door welke omstandigheden ook, in verval geraakt, ja insolvent wordt.

Men heeft dus naar een middel gezocht waardoor iedere staat gedwongen zoude worden een spoorweg als hier bedoeld van de lijst te schrappen.

In het tweede Hoofdstuk, waar wij de gedwongen crediet-verleening behandelen, zal tevens worden uiteengezet, waarin men dit middel gevonden heeft.

Hier kunnen wij volstaan met de vermelding, dat men te dien einde gebruik heeft gemaakt van eene instelling, wier bestaan door art. 57 der Conventie wordt voorgeschreven, en die wegens het eigenaardig karakter dat zij draagt, eene meer nauwkeurige beschouwing verdient.

In het ontwerp-tractaat van 1878 komt de bepaling voor, dat telken jare in de maand Mei eene internationale commissie zoude bijeenkomen, die belast zoude zijn met het onderzoek of de vastgestelde bepalingen inderdaad aan de behoeften van het verkeer voldeden en die, zoo noodig, den contracteerenden staten wijzigingsvoorstellen zoude kunnen doen.

In de beide volgende conferentiën begreep men echter, dat voor eene dergelijke taak een jaarlijksch samenkomen gedurende enkele weken onvoldoende zoude zijn.

Van de zijde van Duitschland werd dan ook in de conferentie van 1881 het voorstel gedaan de commissie van het

ontwerp van 1878 te vervangen door een vast bureau, eene „Centralstelle", waaraan men ten taak zoude stellen:

1°. het kennisnemen van de mededeelingen der bij de Conventie betrokken staten en spoorwegen en het rondzenden van die mededeelingen aan de overige staten en maatschappijen;

2°. het verzamelen en publiceeren van alle andere mededeelingen, waarbij het internationaal goederenvervoer betrokken is;

3°. het op verzoek van partijen geven van adviezen of beslissingen in geschillen, die tusschen de spoorwegmaatschappijen mochten rijzen;

4°. wijzigingsvoorstellen te onderzoeken en zoo noodig het bijeenkomen eener nieuwe conferentie aan te bevelen;

5°. de uit de Conventie voortvloeiende financieele regelingen der spoorwegen en de inkasseering der wederzijdsche uit het internationaal transport voortspruitende vorderingen gemakkelijker te maken, en den spoorwegen in dit opzicht zekerheid te verschaffen.

Bij de behandeling van dit voorstel door de conferentie werden de sub 1, 2, 4 en 5 genoemde functiën, behoudens eenige redactiewijzigingen, onveranderd overgenomen.

Verschil van meening bestond alleen ten aanzien van de vraag of men, zooals door Duitschland was voorgesteld, aan het bureau ook de taak zoude opdragen, in geschillen tusschen de spoorwegmaatschappijen op verzoek van partijen te beslissen of wel advies uit te brengen.

Eene sub-commissie, speciaal tot het onderzoek van het bedoelde Duitsche voorstel benoemd (1), had deze vraag in haar

(1) Zij was samengesteld uit de Heeren MEIJER (Duitschland), STEINBACH (Oostenrijk) GEORGE (Frankrijk), PERL (Rusland) en VILLA (Italië).

rapport ontkennend beantwoord, omdat zij meende, dat het bureau uit hoofde zijner inrichting tot het geven van dergelijke beslissingen en adviezen niet geschikt was.

Van andere zijde werd op het behoud der scheidsrechterlijke functie aangedrongen.

Een derde voorstel, eindelijk, strekte tot behoud der scheidsrechterlijke functie, doch wilde de bevoegdheid tot het geven van adviezen aan het Centraal Bureau onthouden. Dergelijke adviezen, toch, waarop men zich allicht in rechten zoude beroepen, zouden aan de instelling een doctrinair gezag geven, dat door de conferentie niet beoogd werd.

Dit laatste voorstel werd aangenomen, zoodat het Bureau de bevoegdheid tot het geven van definitieve beslissingen op verzoek van beide partijen, verkregen heeft (1).

---

(1) Dergelijke instellingen als de hier bedoelde bestaan reeds op het gebied der post- en telegraphie en hebben voor de inrichting van het spoorwegbureau tot model gestrekt.

Artikel 15 der op 9 October 1874 te Bern gesloten post-conventie luidt:

Il sera organisé sous le nom de Bureau international de l'Union générale des postes, un office central qui fonctionnera sous la haute surveillance d'une administration postale désignée par le Congrès et dont les frais seront supportés par toutes les administrations des Etats contractants.

«Ce bureau sera chargé de coordonner, de publier et de distribuer les renseignements de toute nature qui intéressent le service international des postes, d'émettre à la demande des parties en cause un avis sur les questions litigieuses, d'instruire les demandes de modifications du règlement d'exécution, de notifier les changements adoptés, de faciliter les opérations de la comptabilité internationale, notamment dans les relations prévues à l'art 10 ci-dessus et, en général, de procéder aux études et aux travaux dont il serait saisi dans l'intérêt de l'Union Postale.»

Art. 61 der op 31 Juli 1868 te Weenen gesloten overeenkomst tot wijziging van de Internationale telegraafovereenkomst van 17 Mei 1865 luidt:

«Une administration télégraphique, désignée par la conférence, prendra les mesures à faciliter dans un intérêt commun l'exécution et l'application de la convention. A cet effet elle organisera sous le titre de »Bureau international des administrations télégraphiques" un service spécial qui fonctionnera sous sa direction, dont les frais seront supportés par toutes les administrations des Etats contractants et dont les attributions sont déterminés ainsi qu'il suit.

Als een bijzondere taak van het Bureau geldt het den contracteerenden staten berichten van het toetreden van een nieuwen spoorweg tot den internationalen dienst of het van een der lijsten verdwijnen van een ander.

Beide feiten moeten door den staat, die de plaatsing op of schrapping van de lijst heeft verricht, aan het Bureau worden medegedeeld, dat aanstonds de overige staten daarvan in kennis stelt.

Een maand na dagteekening van dit laatste schrijven heeft de werkelijke toetreding van den spoorweg plaats, terwijl, waar het het schrappen van eene lijn geldt, iedere spoorweg, zoodra hij hiervan kennis heeft gekregen, het recht heeft met de geschrapte lijn alle uit het internationaal vervoer voortvloeiende betrekkingen af te breken, met dien verstande echter dat het transport, welks uitvoering reeds begonnen is, geheel moet worden volbracht.

Als tweede afdeeling is aan de Conventie toegevoegd een reglement betreffende de oprichting van het hier behandelde Centraal-Bureau.

Aan den Zwitserschen Bondsraad wordt in artikel I de inrichting daarvan opgedragen, benevens het toezicht over zijne werkzaamheid, terwijl tevens Bern als zetel van het collegie wordt aangewezen.

De kosten, die een jaarlijksch bedrag van 100.000 frs. niet

Il centralisera les renseignements de toute nature relatifs à la télégraphie internationale, rédigera le tarif, dressera une statistique générale, procèdera aux études d'utilité commune dont il serait saisi et rédigera un journal télégraphique en langue française.

Ces documents seront distribués par ses soins aux offices des Etats contractants.

Il instruira les demandes de modifications au règlement de service et après avoir obtenu l'assentiment unanime des administrations, fera promulguer en temps utile, les changements adoptés,»

mogen te boven gaan, zullen over alle staten naar verhouding van het aantal kilometers dat de door hun aangewezen spoorwegen bedragen, worden omgeslagen.

Is het wenschelijk, dat iedere staat in het bijzonder deze door hem betaalde kosten, op de binnen zijn gebied gelegene, aan de Conventie onderworpen spoorwegen verhale?

Tot eene bevestigende beantwoording dezer vraag zou de overweging kunnen leiden, dat het Centraal-Bureau in de eerste plaats de bevordering van het belang der spoorwegen zelve ten doel heeft; van de andere zijde zoude men kunnen opmerken, dat de spoorwegen niet vrijwillig aan het door de Conventie geregelde transport zullen deelnemen, maar daartoe door den staat, waartoe zij behooren, zullen worden gedwongen.

Artikel II regelt dat deel der werkzaamheden van het Bureau dat in het ontvangen en rondzenden van alle voor het internationale verkeer belangrijke mededeelingen bestaat.

Als middel hiertoe kan een tijdschrift worden uitgegeven, dat in het duitsch en in het fransch moet verschijnen en waarvan aan ieder der contracteerende staten en betrokken spoorwegbesturen kosteloos een exemplaar moet worden gezonden.

De bepaling van artikel III, die de inkasseering van de uit het internationaal transport voortspruitende vorderingen der spoorwegen onderling betreft, zal in het tweede Hoofdstuk, waar de gedwongen crediet-verleening der spoorwegen ter sprake komt, worden behandeld.

De Conventie is volgens de bepaling van art. 60 voor alle daaraan deelnemende staten gedurende een tijdvak van drie jaren verbindend. Wenscht een der staten zich terug te

trekken, zoo is hij verplicht tot opzegging aan de overigen uiterlijk een jaar vóór afloop van bovengenoemden termijn. Bij gebreke van eene dergelijke opzegging, wordt de Conventie voor een nieuw tijdvak van drie jaar verlengd.

Drie maanden na de uitwisseling van de akten van ratificatie treedt de Conventie in werking.

Volgens de bepaling van artikel 59 eindelijk zal alle drie jaren eene nieuwe conferentie, samengesteld uit afgevaardigden der contracteerende staten, bijeenkomen tot het voorstellen van de wijzigingen en verbeteringen, die mochten zijn noodig gebleken.

Op verlangen van ten minste een vierde der betrokken staten kan het bijeenkomen der nieuwe conferentie ook op een vroeger tijdstip plaats hebben.

HOOFDSTUK II.

VERPLICHTINGEN DER SPOORWEGEN TEGENOVER HET PUBLIEK.

§ 1.

ALGEMEENE BESCHOUWINGEN.

De spoorwegen nemen onder de middelen van verkeer eene eerste plaats in; het zijn ondernemingen van algemeen belang, waarvan de instandhouding en bloei voor de volkswelvaart een eerst vereischte is.

Als van zelf doet zich nu de vraag voor, welke de houding van den staat ten opzichte der spoorwegen behoort te zijn. Moet hij hier het laissez-faire-stelsel volgen, gedachtig aan het groote beginsel der staathuishoudkunde, dat het eigen belang der individuen een der krachtigste factoren is van het algemeen welzijn, of behoort hij, de kracht van genoemd beginsel niet vertrouwende, zich in het spoorwegwezen te mengen, ja misschien er zich geheel meester van te maken?

Het eerste lid der gestelde vraag wordt thans bijna algemeen in ontkennenden zin beantwoord.

Een waarborg voor de bevordering van het algemeen wel-

zijn vindt men in het eigen belang van den spoorweg niet. Immers de spoorweg heeft, althans in de meeste gevallen, een feitelijk monopolie. Eene wet, die uitsluitend hem het recht tot het vervoer te land toekent, wordt nergens gevonden; uit zijn aard is hij echter het transportmiddel bij uitnemendheid, dat alle overige verre achter zich laat. Hierin nu is de macht der groote spoorwegmaatschappijen gelegen, die gevaarlijk kan worden voor het publiek belang, wanneer de staat niet tijdig tusschen beide treedt.

Er is soms beweerd, dat, hoezeer de spoorweg in vergelijking met de overige transportmiddelen te lande als gemonopoliseerd te beschouwen is, er niettemin concurrentie tusschen de spoorwegen onderling kan bestaan, en wel die, welke door de Duitsche schrijvers (1) „Konkurrenz in den Knotenpunkten" genoemd is, een concurrentie nl. tusschen twee aan verschillende spoorwegondernemingen toebehoorende lijnen, die twee of meer zelfde plaatsen verbinden.

Deze concurrentie is, echter, (althans in Europa) in verschillende opzichten zóózeer beperkt, dat men er bij de beantwoording der bovengestelde vraag geene rekening mede behoeft te houden.

Vooreerst is zij beperkt in een *plaatselijk* opzicht. Alleen op het vervoer tusschen de plaatsen, die door beide lijnen verbonden zijn zal zij haar invloed kunnen doen gelden, en hoe weinige zijn dit in verhouding tot de overige.

In de tweede plaats dient men in het oog te houden, dat het *aantal* der mededingers hier bijna nooit meer dan twee zal zijn, terwijl in alle andere takken van handel en nijverheid steeds nieuwe concurrenten kunnen toetreden.

---

(1) Zie o. a. FRANZ ULRICH, «Das Eisenbahntarifwesen», blz. 9 en volgende.

In de derde plaats, eindelijk, is de concurrentie beperkt in een *tijdelijk* opzicht. Elke der maatschappijen zal spoedig begrijpen, dat zij, hoezeer ook hare tarieven verlagende en hare transportvoorwaarden voor het publiek verbeterende, toch nimmer de andere zal kunnen verdringen, daar het in een spoorweg vastgelegde kapitaal niet licht weder wordt losgemaakt, en hare mededingster derhalve, niettegenstaande den sterksten achteruitgang, meestal zal blijven bestaan.

Het is dus te verwachten (en de geschiedenis van het spoorwegwezen bevestigt dit vermoeden), dat de concurreerende maatschappijen zich na een niet te lang tijdsverloop onder elkander verstaan, en dat ééne der drie volgende gebeurtenissen plaats grijpt:

òf zij smelten tot ééne onderneming samen;

òf zij sluiten eene overeenkomst tot vaststelling der tarieven, waarbij zij dan dikwijls, om zich voor de geleden nadeelen der concurrentie schadeloos te stellen, hoogere transportprijzen vragen, dan die, welke vóór het begin der concurrentie bedongen werden;

òf er heeft een zoogenaamd „partage du trafic" plaats, waarbij zij zich omtrent eene verdeeling van het vervoer der aangeboden goederen verstaan en waardoor dus de concurrentie verdwijnt.

Van vrije mededinging op het gebied der spoorwegen kan bijna nooit sprake zijn.

Daarom wordt dan ook terecht op dit gebied het laissez-faire-stelsel niet toegepast. Overal treedt de staat tusschenbeide, hetzij door zich geheel van het spoorwegwezen meester te maken, hetzij door de macht der particuliere maatschappijen te beperken, zonder die maatschappijen van haar bestaan te berooven.

Het ligt niet op onzen weg, te onderzoeken welke der twee wegen de verkieselijkste is.

Hetgeen wij hier zullen nagaan is de invloed, dien de staat, waar hij met eerbiediging van het bestaan der particuliere maatschappijen in het spoorwegwezen ingrijpt, op het door den spoorweg gesloten vrachtcontract uitoefent.

In het algemeen kan zich de staatsinmenging op spoorweggebied in drieërlei richting openbaren:

1°. door de in de spoorwegwetten en concessiën aan de spoorwegen opgelegde verplichtingen;

2°. door het oppertoezicht van den staat over de maatschappijen;

3°. door het recht van den staat om, na afloop van een bepaalden tijd, den spoorweg hetzij kosteloos, hetzij tegen vergoeding, in eigendom over te nemen.

Het eerste punt is voor ons onderwerp van het meeste belang, terwijl het derde geheel buiten den kring onzer beschouwingen valt.

Behalve, toch, de bepalingen omtrent het naastingsrecht van den staat en de verplichtingen, waaraan de spoorwegen in het algemeen belang onderworpen zijn, als het brievenvervoer, het transport van soldaten enz., bevatten de spoorwegwetten en concessiën regelen voor het vrachtcontract.

De verplichtingen en beperkingen, waaraan de spoorwegen op dit punt onderworpen kunnen zijn, laten zich verdeelen als volgt:

Verplichting tot het vervoeren van alle hun aangeboden goederen.

Beperkingen ten aanzien van het vaststellen der tarieven.

Verbod van begunstiging van den éénen afzender boven den ander.

Gedwongen credietverleening.

Verbod van beperking der contractueele aansprakelijkheid.

Wij wenschen thans na te gaan in hoeverre deze verplichtingen en beperkingen in het geldend recht der bijzondere staten erkend zijn, om bij ieder onderdeel de bepalingen der Berner Conventie dienaangaande te behandelen.

In het bestaande recht kan men omtrent elk dier punten twee verschillende stelsels onderscheiden (1). Het eene heerscht in die landen, waar het staatsgezag zich in sterke mate doet gelden, en wel met name in Duitschland en de staten, die zijn voorbeeld gevolgd zijn, Oostenrijk-Hongarije, Rusland, Nederland, Zwitserland en Italië; het tweede wordt toegepast in Frankrijk en België, staten waarin de spoorwegen grootere vrijheid genieten.

§ 2.

Verplichting tot het vervoeren van alle aangeboden goederen.

Eerste stelsel. Opzettelijk plaatsen wij bij de behandeling van deze categorie het Duitsche recht op den voorgrond. Behalve toch dat dit recht de meest omvattende regeling van ons onderwerp bevat, heeft het den anderen staten in meerdere of mindere mate bij hunne spoorwegwetgeving tot model gestrekt, zoodat eene afzonderlijke behandeling van het recht dier staten tot allerlei herhalingen aanleiding zoude

(1) Het in zeer vele opzichten afwijkende recht van Engeland zullen wij buiten beschouwing laten, daar deze staat, als zijnde tot nu toe nog door geen spoorweg met het vaste land verbonden, aan de Berner Conventie niet deelneemt.

geven. Wij zullen ons derhalve er toe bepalen de punten aan te wijzen, waarop het recht van die overige staten van het Duitsche afwijkt.

De regelen voor het spoorweg-vrachtcontract in *Duitschland* zijn vervat in:

1o. het „Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch", dat in de artikelen 390—421 bepalingen voor het goederenvervoer te lande in het algemeen, en in de artikelen 422—431 bepalingen voor het spoorweggoederenvervoer in het bijzonder inhoudt;

2o. het „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands" van 11 Mei 1874, in werking getreden 1 Juli 1874, dat in de derde afdeeling (§ 46—§ 70) eene gedetailleerde regeling van het spoorweggoederenvervoer bevat.

Dit Betriebsreglement heeft echter, voor zoover het privaatrechtelijke verhoudingen regelt, geen verbindende kracht, daar het alleen van den Bondsraad afkomstig is en deze geene bevoegdheid heeft bepalingen van privaatrecht vast te stellen (1). Daar nu het Duitsche reglement en het daar-

---

(1) Uitdrukkelijk is dit laatste beslist bij een arrest van het Reichs-Ober-Handelsgericht, Sen. I, dd. 30 November 1875, waaraan wij het volgende ontleenen:

«Dasz diese Eigenschaft dem Eisenbahn-Betriebsreglement nicht zukomme, daher die Auslegung desselben wie anderer Vertragsnormen der Kritik des Nichtigkeitsrichters entzogen sei, ist bezüglich des von dem Verein Deutscher Eisenbahnen vereinbarter Reglements für den Vereinsgüterverkehr vom 1 März 1865 von dem R.O.H.G. schon früher erkannt worden.

»Nicht anders verhält es sich mit dem zur Zeit des Nord-deutschen Bundes vom Bundesrath erlassenen und durch den Bundes-Kanzler im B.G.Bl. von 1870 S. 419 publizirten Betriebsreglement vom 10 Juni 1870.

»Wenn die Bundesgewalt die Absicht gehabt hätte, kraft ihrer durch Art. 4 Nr. 13 der Bundes-Verfassung begründeten Zuständigkeit die privatrechtlichen Verhältnisse, welche aus den Frachtgeschäften der Eisenbahnen entspringen, zu

mede geheel overeenstemmende Betriebsreglement van het „Verein" (1) geregeld den grondslag van het vrachtcontract uitmaken (2) (immers de gedrukte formulieren der vrachtbrieven verwijzen naar die reglementen) is het van belang in ieder bijzonder geval na te gaan, of soms de bepaling van het reglement met een *dwingend* voorschrift van het handelswetboek in strijd is, daar in dat geval de bepaling elke kracht mist en nooit met eenig gevolg in een vrachtcontract kan worden opgenomen.

Ondubbelzinnig is de verplichting tot vervoer van alle aangeboden goederen uitgesproken in artikel 422 H. G. B.

Een spoorweg, die voor het publiek tot goederenvervoer is opengesteld, kan het sluiten van een vrachtcontract, wanneer dit van hem verlangd wordt, voor zooverre zijne lijnen betreft, niet weigeren.

De verplichting wordt echter van drie voorwaarden afhankelijk gemaakt.

In de eerste plaats moeten de goederen zich door hun aard en hunne verpakking volgens de reglementen en, voor het geval dat deze ontbreken of te dien aanzien geene beslissing geven, volgens de inrichting en de dienstregeling van den spoorweg tot het transport leenen.

---

regeln, würde es hierzu eines *Bundesgesetzes* bedürft haben. Als Bundesgesetz aber kann das Betriebsreglement, welches ohne Mitwirkung des Reichstags erlassen und nicht von dem Bundes-Präsidium als Gesetz verkündigt worden ist, nach Art. 5 und 17 der Bundes-Verfassung nicht angesehen werden».

(1) Zie boven bl. 24.

(2) Ten overvloede beslist door een arrest van het Reichsgericht, dd. 8 Maart 1886:

.... «die Bestimmungen des Reglements über den Transport von Gütern haben nur die Bedeutung einer abstracten lex contractus, welche dadurch, dasz der einzelne Frachtvertrag auf Grund desselben abgeschlossen wird, zur konkreten Vertragsnorm wird».

Vervolgens moet de afzender zich met betrekking tot de vracht en de verdere transportvoorwaarden aan de algemeen geldende voorschriften van het spoorwegbestuur onderwerpen.

In de derde plaats, eindelijk, is het voor de verplichting van den spoorweg een vereischte, dat de gewone transportmiddelen voor het verrichten van het vervoer voldoende zijn.

Eene nauwkeurige beschouwing van deze bepaling van artikel 422 H. G. B. doet ons zien, dat den spoorwegen eene groote vrijheid gelaten is ten aanzien van de goederen tot vervoer waarvan zij verplicht zijn. Als voorwaarde voor het niet bestaan van deze verplichting stelt het Handelswetboek alleen, dat de aard der goederen of hunne verpakking hen tot vervoer ongeschikt maken.

De wet laat het echter geheel aan de bijzondere reglementen der maatschappijen over, te bepalen, wanneer goederen geacht moeten worden van dergelijken aard of aldus verpakt te zijn.

Bij de behandeling van het Handelswetboek (1) werd tegen de voorgestelde bepaling van art. 422 bezwaar gemaakt, op grond hiervan, dat het zeer licht zoude kunnen voorkomen, dat de reglementen de beoordeeling van den aard en de verpakking geheel aan de spoorwegbeambten overlieten en het publiek dan aan hunne willekeur zoude zijn overgeleverd. Dit bezwaar werd echter ongegrond geacht. Het sprak van zelf, meende men, dat „*niemals blosze Laune* der Bahnbeambten den Ausschlag geben könne, sondern äuszersten Falls der Richter zu entscheiden haben werde ob nicht in der Beanstandung einer Verpackung eine ungerechtfertigte Zurückweisung des Guts zu finden sei, u. dgl."

---

(1) Zie Protoc. blz. 5041, 5042.

De bepaling van artikel 422 H. G. B. wordt nader uitgewerkt in §§ 47 en 48 van het D. B. R.

De eerstgenoemde § herhaalt in zijne eerste zinsnede de ontheffing van de verplichting der spoorwegen ingeval van onvoldoende verpakking. Hierop geeft de tweede zinsnede eene uitzondering en wel voor het geval, dat de afzender het ontbreken of het gebrek der verpakking in eene onderteekende op den vrachtbrief te herhalen verklaring erkent (1). Deze uitzondering bestaat echter slechts in schijn. „Dergleichen „Gut, *kann* ausnahmsweise befördert werden", zegt § 47, „aber es *musz* nicht befördert werden" teekent Eger in zijn *Deutsches Frachtrecht* Deel III, blz. 188, hierop aan. Ook voor het geval der bedoelde verklaring van den afzender derhalve, blijft het aan het goedvinden van den spoorweg overgelaten of de goederen vervoerd worden of niet.

De tweede door ons genoemde paragraaf, § 48, bevat eene uitwerking der bepaling van artikel 422 H. G. B., dat de spoorweg niet tot het vervoer verplicht is van goederen, die door hun aard zich niet tot het transport leenen.

Door de woorden van § 48 (2) zoude men licht er toe gebracht kunnen worden te meenen, dat men hier te doen heeft met een verbod van vervoer van bepaalde goederen, met een tot de spoorwegen gerichte politierechtelijke bepaling. Wel verre van dit is het Betriebsreglement — wij zagen het reeds hierboven — alleen de lex contractus voor zooverre partijen zich daaraan onderwerpen (3); door de verwijzing

---

(1) In dit geval is de spoorweg, volgens artikel 424, no. 2 H.G.B., niet aansprakelijk voor de schade uit het ontbreken of het gebrek der verpakking ontstaan.

(2) De aanhef o. a. is: «Von der Beförderung sind ausgeschlossen».

(3) Vergel. de beslissing van het Reichsgericht van 6 Maart 1886; «Allein mit

daarheen in de gedrukte vrachtbrief-formulieren worden zijne bepalingen als speciale bedingen in het vrachtcontract opgenomen. Ook § 48 is dus niets anders dan een der bedingen van het vrachtcontract; daar echter het Vereinsreglement met het Deutsche Betriebsreglement volkomen overeenstemt, vormt § 48 tevens de in art. 422, 1° H. G. B. bedoelde reglementaire bepaling, die te beslissen heeft of de aard der goederen hen tot een spoorwegtransport ongeschikt maakt.

Welke nadere regelen worden nu te dien aanzien door § 48 vastgesteld?

Vooreerst worden drie categoriën van goederen absoluut uitgesloten:

1°. alle goederen die zich door gewicht, omvang, vorm of andere eigenschappen niet tot een spoorwegtransport leenen (1);

2°. de voorwerpen, van wier vervoer de post het monopolie heeft;

3°. alle aan zelfontbranding en ontploffing onderhevige goederen, waarvan eenige als voorbeeld worden genoemd.

Deze laatste rubriek is echter zeer beperkt door de bepalingen van aanhangsel D van het reglement, volgens welke de meeste der ontbrandbare en ontplofbare stoffen onder vervulling van zekere voorwaarden van verpakking, tot het vervoer worden toegelaten. De overige goederen, tot wier vervoer de spoorweg voorwaardelijk verplicht is, worden in § 48 zelf, sub 1a B, gevonden.

De voorwaarde waaronder de spoorweg tot vervoer verplicht is, is in het D. B. R. alleen vastgesteld voor schilde-

---

Unrecht wird dem Eisenbahn-Betriebs-Reglement die Natur eines *Polizei-Gesetzes* beigelegt».

(1) In geval van strijd hierover tusschen afzender en spoorweg zal de rechter te beslissen hebben.

rijen, andere kunstvoorwerpen en antiquiteiten: nl. het ontbreken eener waardeopgave in den vrachtbrief (1).

Ten aanzien van het vervoer van goud en zilver, gemunt en papierengeld en verdere kostbaarheden laat § 48, nº. 2, de vaststelling geheel aan de bijzondere voorschriften van iederen spoorweg over, terwijl het vervoer van die goederen, wier lading, lossing of transport naar het oordeel van het spoorwegbestuur buitengewone moeilijkheden met zich brengt, van in ieder bijzonder geval te bedingen voorwaarden afhankelijk kan worden gemaakt.

Daar § 48 niet ten doel heeft de spoorwegen in hunne vrijheid te beperken, zoo treft ook de sub C voorkomende sanctie van deze bepaling niet den spoorweg, maar juist den afzender (2).

Zijn toch door dezen laatsten voorwerpen, die wegens hunne onderhevigheid aan zelfontbranding of ontploffing absoluut uitgesloten of slechts voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten zijn, m. a. w. de in § 48 A nº. 3 en in aanhangsel D bedoelde, onder valsche of onnauwkeurige aanduiding ten transport opgegeven, dan is hij daardoor den spoorweg de betaling eener boete van 12 Mark per bruto kilogram schuldig geworden. Deze boete draagt geheel het karakter eener *poena conventionalis*. Reeds het enkele feit der aanbieding, onverschillig of bij den afzender opzet of slechts schuld of geen van beide aanwezig is, onverschillig ook of werkelijk schade is toegebracht of niet, is voldoende (3).

Behalve deze conventioneele boete is het mogelijk dat de

---

(1) Zie over het al of niet geldige dezer bepaling hierna, Hoofdstuk III.

(2) Duidelijk blijkt ook uit die sanctie, dat § 48 geen politierechtelijk karakter draagt.

(3) Zie EGER, Das Deutsche Frachtrecht, III, blz. 194.

afzender nog tweeërlei ander nadeelig gevolg van zijne handeling ondervindt. In de eerste plaats wachten hem in de meeste gevallen de door politieverordening of strafwetboek tegen zijn daad bedreigde straffen.

Er is hierin geene cumulatie van straffen te zien, daar de in § 48 C. vastgestelde boete een privaatrechtelijk, de laatstbedoelde sanctie een strafrechtelijk karakter draagt (1).

Vervolgens verklaart § 48 C. hem aansprakelijk voor de vergoeding der eventueele schade. Men zie daarin geene verwijzing naar de algemeene aansprakelijkheid ex lege Aquilia; wij hebben hier te doen met eene *contractueele* verplichting tot schadevergoeding, welke door het reglement dáárom uitdrukkelijk moest worden uitgesproken, omdat volgens het landrecht van vele staten eene *poena conventionalis* iedere verdere schadevergoeding uitsluit of slechts voor het geval van dolus of culpa toelaat.

Krachtens § 48 C. is de afzender dus slechts tegenover den spoorweg verbonden (2); een derde, die door zijne handelwijze schade geleden heeft, b.v. wiens goederen door de zelfontbranding van het onder valsche opgave vervoerde goed mede verbrand zijn, kan hem slechts naar algemeene rechtsbeginselen verantwoordelijk stellen.

Het voorschrift van artikel 422 H.G.B., betreffende de verplichting der spoorwegen tot vervoer van alle hun aangeboden goederen, is geen nudum praeceptum.

Alinea 4 van het artikel houdt eene sanctie in en wel eene civielrechtelijke. Het niet-nakomen der verplichting door den

---

(1) Zie EGER, Deutsche Frachtrecht, III, bl. 195.

(2) Men vergelijke eene uitspraak van het Kammergericht te Berlijn, 1869, Centr. Org. N. F. Band VI, S. 70.

spoorweg is grond voor eene vordering tot vergoeding der daaruit ontstane schade.

Onjuist is zonder twijfel de meening van hen (1), die in de bepaling van alinea 4 eene *contractueele* verplichting tot schadevergoeding zien, maar even onjuist is m. i. het gevoelen van EGER (2), dat het hier eene andere dan de actio legis Aquiliae geldt en wel eene wettelijke vordering tot schadevergoeding, voortvloeiende uit een wettelijken plicht der spoorwegen. Door het weigeren van het vervoeren van de aangeboden goederen maken de spoorwegen zich wel degelijk schuldig aan een *onrechtmatige daad.*

Wij zouden bij deze theoretische vraag niet hebben stilgestaan, ware het niet, dat aan hare beantwoording practische gevolgen verbonden zijn.

In het stelsel van EGER toch, is het objectieve feit der weigering voldoende als grond voor de vordering tot schadevergoeding; beschouwt men de actie van artikel 422 alinea 4 echter als eene uit onrechtmatige daad, dan moet men voor de aansprakelijkheid van den spoorweg ook het bewijs van het subjectieve element, nl. van schuld, vorderen.

Vergelijken wij thans de hier uiteengezette beginselen van het Duitsche recht met het recht der overige door ons onder de eerste rubriek gerangschikte staten.

Het *Oostenrijksche* Handelswetboek vertoont, evenmin als het *Hongaarsche* van 16 Mei 1875 op dit punt eenige afwijking van het Duitsche; het bij verordening van den handelsminister, van 10 Juni 1874 (R. G. Bl. no. 75), in Oostenrijk

---

(1) Zie C. F. KOCH, Allgem. Deutsches Handelsgesetzbuch, Berlin 1876, pag. 428, aant. 66.

(2) Zie EGER, D. F. III, pag. 176.

ingevoerde Betriebsreglement. dat ook voor de landen der Hongaarsche kroon geldt, is geheel aan het Duitsche gelijk, zoodat wij wat het Oostenrijksch-Hongaarsche Rijk betreft met eene verwijzing naar het boven behandelde kunnen volstaan.

De in *Rusland* den 12 Juni 1885 door den Czar uitgevaardigde spoorwegwet huldigt in de artikelen 1 en 2 dezelfde beginselen als het Duitsche recht. Alleen zijn de uitzonderingen op de verplichting der spoorwegen talrijker; o. a. vinden wij het geval genoemd, dat de goederenverzending door de Regeering verboden is (1).

Het *Nederlandsch* Wetboek van Koophandel bevat, zoo als men weet, niets over de spoorwegen. De Duitsche beginselen vinden wij echter nagenoeg onveranderd terug in de artikelen 43—47 van het bij Koninklijk besluit van 9 Januari 1876 vastgestelde Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen, dat op zeer vele plaatsen eene vertaling van het Duitsche Reglement is.

In *Zwitserland* wordt het spoorwegvervoer geregeld:

1°. door den 17en titel van het Obligationenrecht, eene Bondswet van 14 Juni 1881, in werking getreden 1 Januari 1883, welke titel het land- en watertransport in het algemeen regelt;

2°. door het „Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen" van 20 Maart 1875; en

3°. door het „Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahnen" door den Bondsraad bij besluit van 9 Juni 1876

---

(1) Zie artikel 2, no. 2.

goedgekeurd en op 8 Juli van dat jaar in werking getreden.

De beginselen in artikel 2 der bedoelde wet en in § 5 van het reglement ten aanzien der verplichting tot vervoer vervat, komen in hoofdzaak met de Duitsche overeen.

Toch vinden wij hier eenige niet onbelangrijke afwijkingen.

In de eerste plaats vereischt art. 1, 4° der spoorwegwet, dat de reglementen, waaraan evenals in het Duitsche Handelswetboek de beslissing wordt gelaten over de vraag of de aangeboden goederen voor het transport geschikt zijn, door den Bondsraad worden vastgesteld of althans goedgekeurd, een vereischte, dat de macht der spoorwegen op dit punt belangrijk beperkt.

Daartegenover staat echter de gunstige bepaling der laatste alinea van artikel 1, volgens welke de Bondsraad in bijzondere omstandigheden de spoorwegen van hunne verplichting geheel of gedeeltelijk kan ontheffen.

Van meer belang echter is eene in geen der overige wetgevingen voorkomende bepaling, waardoor de Zwitsersche spoorwegen verplicht worden zorg te dragen voor de verzending van door hen vervoerde goederen langs binnen- of buitenlandsche lijnen, die zich bij hen aansluiten. Terwijl toch artikel 422 van het Duitsche Handelswetboek slechts spreekt van de verplichting tot het sluiten van een vrachtcontract „für ihre Bahnstrecke", verklaren art. 1 der Bondswet en § 5 van het Reglement de spoorwegen uitdrukkelijk verplicht tot het vervoer van goederen „auf ihrer Transportstrecke *und zur Weiterbeförderung auf Schweizerischen sowie ausländischen Bahnen, mit denen sie im Verkehr stehn.*"

Artikel 2 der wet gaat nog verder en vordert van hen de inrichting van eén doorgaand binnenlandsch verkeer, waarbij door den Bondsraad het wederzijds doorloopen van rollend

materiëel kan verlangd worden. Een dergelijk direct verkeer, met of zonder doorgaande wagens, kan door genoemd college ook in aansluiting met buitenlandsche lijnen worden bevolen.

Later zullen wij zien, dat door de bepaling van artikel 5 (1) der Berner Conventie, de behoefte aan dergelijke voorschriften in de bijzondere wetgevingen grootendeels zal verdwijnen.

In *Italië* wordt het spoorwegvervoer geregeld door:

1°. den dertienden titel van het Wetboek van Koophandel,

2°. een transportreglement, bekend onder den naam van i Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle strade ferrate."

Ofschoon het Wetboek van Koophandel in art. 416 tal van voorafgaande bepalingen voor de spoorwegen tot dwingend recht maakt, bevat het de algemeene verplichting tot vervoer niet.

Deze vindt men in art. 2 van bovengenoemd reglement.

De uitzonderingen door hetzelfde artikel daarop vastgesteld zijn:

1°. het niet voldoende zijn der gewone transportmiddelen;

2°. buitengewone verhinderingen of gevallen van overmacht.

Tweede stelsel. In tegenstelling tot het recht der onder de eerste rubriek gerangschikte staten, waar het spoorwegvrachtcontract behalve door de algemeene burgerlijk- en handelsrechtelijke beginselen, door bijzondere wetten en ter

---

(1) De aanhef van dat artikel luidt:

»Jede nach Massgabe des Artikel 1 bezeihnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern *im internationalen Verkehr* zu übernehmen, ...»

uitvoering daarvan vastgestelde reglementen berust, staten, waar men van een spoorwegwetgeving kan spreken, ontbreekt in de beide door ons onder de tweede categorie gerangschikte landen, Frankrijk en België, eene afzonderlijke wettelijke regeling van het spoorwegvervoer bijna geheel.

Tweeërlei is hiervan het gevolg. In de eerste plaats zijn wij bij de beschouwing van het Fransche en Belgische recht genoodzaakt ons telkens te beroepen op de beslissingen der verschillende rechterlijke colleges, die op de uit het gemis aan positieve wetsbepalingen voortspruitende vragen antwoord geven.

Vervolgens kan men van eene inmenging van den staat bij een transport langs meerdere lijnen, van eene gedwongen credietverleening tusschen de spoorwegen onderling, de meest belangrijke der verplichtingen, waaraan zij onderworpen kunnen zijn, niet spreken. Nergens wordt in de Fransche en Belgische wetgeving eene bepaling gevonden, die de latere vervoerders voor het door hunne voorgangers verrichte transport aansprakelijk stelt, veelmin is dat dit beginsel voor de spoorwegen tot dwingend recht verklaard.

Eene verplichting tot het vervoeren van alle aangeboden goederen is uitgedrukt in art. 49 van het door het administratief gezag in 1857 voor alle groote maatschappijen vastgestelde Cahier des Charges: „La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin . . . . . . le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés."

Tegenover het monopolie der zes groote maatschappijen was eene dergelijke dwingende bepaling ten zeerste noodzakelijk (1).

---

(1) Vgl. een vonnis van de handelsrechtbank van Joigny dd. 28 November

Wel beschouwd is het bovenaangehaald artikel van het Cahier des Charges strenger dan de bepaling van artikel 422 van het Duitsche Handelswetboek, daar het laatste tal van uitzonderingen op de verplichting tot vervoer toelaat, eerstgenoemd artikel die verplichting als eene absolute, onvoorwaardelijke voorstelt.

De Fransche jurisprudentie heeft echter in hare toepassing van art. 49 twee uitzonderingen op de verplichting erkend.

Deze komen o. a. voor in een vonnis van de handelsrechtbank van Marseille dd. 12 Augustus 1863 en zijn:

1°. het geval, dat de goederen een ondeelbare massa vormen die meer dan 5000 KG. weegt;

2°. het geval, dat de afzender hen met remboursementen bezwaart.

Internationale Regeling. Het is hier de plaats om na te gaan op welke wijze men voor het internationaal vervoer ten aanzien van het hier behandelde onderwerp, de verplichting der spoorwegen tot het vervoeren van alle hun aangeboden goederen, eenvormigheid zal verkrijgen.

Waar men eene wetgeving voor het internationaal goederenvervoer per spoorweg voorbereidde, konde natuurlijk eene bepaling niet gemist worden, die de aan die wetgeving onderworpen spoorwegen tot het vervoeren van alle hun aangeboden goederen verplicht.

In geene der wetgevingen, toch, behalve in de Zwitser-

1871, waarin de volgende zinsnede voorkomt: »L'état n'a pu accorder aux Compagnies de Chemins de fer un monopole semblable à celui dont elles jouissent sans qu'elles s'engagent vis-à-vis du commerce à recevoir et transporter suivant leurs tarifs et règlements toutes les marchandises qui leur seront présentées, sauf le cas de force majeure."

sche, (1) komt eene bepaling voor die de spoorwegen tot een rechtstreeksch vervoer in verbinding met buitenlandsche lijnen verplicht die hun beveelt zorg te dragen voor de verdere verzending der goederen langs dien vreemden spoorweg; bevatte dus de Berner Conventie geene bepaling van dien aard, de spoorwegen zouden kunnen volstaan met de goederen naar het grensstation hunner lijn te vervoeren, zonder voor de verdere verzending op den buitenlandschen spoorweg zorg te dragen, welke taak dan op den afzender of door hem daarmede belaste expediteurs zoude rusten. Maar in dat geval zoude geen der bepalingen van de Conventie op het transport toepasselijk zijn; volgens de tweede in het slotprotocol sub I gemaakte uitzondering, toch, zoude het internationale transport uit eene reeks van gefingeerde nationale transporten bestaan, wij zouden niets anders hebben dan het „transport fractionné”.

Om dus de Conventie niet grootendeels illusoir te maken, om den spoorwegen de gelegenheid te ontnemen zich straffeloos aan hare toepasselijkheid te onttrekken, was eene bepaling noodig die hen *verplichtte* tot een *rechtstreeksch internationaal* vervoer van alle hun aangeboden goederen.

Deze bepaling wordt gevonden in alinea 1 van artikel 5 van het ontwerp.

Iedere spoorweg, die door een der contracteerende staten op de in artikel 1 bedoelde lijst is gebracht, is verplicht de verzending der hem aangeboden naar het buitenland bestemde goederen door middel van een rechtstreeksch transport te bewerkstelligen.

---

(1) Zie artt. 1 en 2 der wet van 20 Maart 1875 en het boven (blz. 60) behandelde.

De bepaling van artikel 5 is eene der belangrijkste van het tractaat. Door haar worden de aan de Conventie onderworpen spoorwegen tot het rechtstreeksch internationaal vervoer met alle daaraan verbonden gevolgen verplicht.

De in artikel 5 neergelegde verplichting tot internationaal vervoer wordt van drie voorwaarden afhankelijk gemaakt: in de eerste plaats wordt vereischt, dat de afzender zich aan de bepalingen der Conventie onderwerpe; voorts moet de verzending met de gewone transportmiddelen kunnen worden verricht; eindelijk bestaat de verplichting der spoorwegen niet, wanneer omstandigheden, die als overmacht moeten worden beschouwd, het vervoer verhinderen.

De hier gestelde voorwaarden verdienen de voorkeur boven die van artikel 422 van het Duitsche Handelswetboek (1).

Vooreerst is in de conventie het ontbreken van overmacht in het algemeen als vereischte voor de verplichting opgenomen, eene bepaling die in artikel 422 H.G.B. gemist wordt; vervolgens ontbreekt in artikel 5 der Conventie de in artikel 422 1°. H.G.B. voorkomende verwijzing naar de bijzondere reglementen der spoorwegen, die de verplichting, gelijk wij boven op blz. 53 gezien hebben, grootendeels illusoir maakt.

De sanctie, op de overtreding van artikel 5 gesteld, is dezelfde als die van het H.G.B., n.l. vergoeding van de door die overtreding berokkende schade.

Oogenschijnlijk zoude men meenen, dat artikel 5 voor de spoorwegen minder vrijgevig is dan genoemd artikel 422, daar hier de in het Duitsche Handelswetboek gemaakte uitzondering voor goederen, die zich door hunne hoedanigheid of verpakking niet tot het spoorwegvervoer leenen, gemist wordt.

---

(1) Zie boven blz. 52.

Eene dergelijke uitzondering was echter overbodig wegens de artikelen 2 en 3.

In deze beide artikelen, toch, wordt het transport van verschillende categorieën van goederen, waartoe ook de zooëven genoemde behooren, van de toepasselijkheid der Conventie en dus tevens van die van artikel 5 uitgesloten (1).

De in artikel 2 genoemde soorten zijn:

1°. de goederen, van welker vervoer, zij het ook slechts in een der te doorloopen staten, de post het monopolie heeft;

2°. de voorwerpen, die door hun omvang, gewicht of verdere hoedanigheid zich tot een vervoer langs een of meer der lijnen niet leenen;

3°. die goederen, welker vervoer op het gebied van een of meer staten om redenen van algemeen belang verboden is.

Artikel 3 draagt aan de Uitvoeringsbepalingen op, de goederen aan te duiden, die wegens hunne hooge waarde, hunne bijzondere hoedanigheid of de gevaren, die zij voor de orde en veiligheid van den spoorwegdienst opleveren, van een vervoer volgens de bepalingen der Conventie uitgesloten of slechts onder vervulling van bepaalde voorwaarden tot een dergelijk transport toegelaten zijn.

De artikelen 2 en 3 hebben dus noch een politierechtelijk karakter, noch ook ontheffen zij de spoorwegen van de verplichting tot het binnenlandsch vervoer van de door hen bedoelde goederen. In hoeverre de spoorweg het op zich nemen van een dergelijk nationaal transport kan weigeren, blijft aan iederen bijzonderen staat ter bepaling overgelaten.

De hier behandelde artikelen 2 en 3 leveren eene tegenstelling op, hierin bestaande, dat het eerste ten aanzien der

---

(1) Zie boven blz. 38.

goederen waarvan het vervoer niet aan de Conventie onderworpen is, de wetgevers der bijzondere staten de volle vrijheid laat, het laatste daarentegen naar de uitvoeringsbepalingen der Conventie verwijst, naar bepalingen, die onafhankelijk van het recht der bijzondere staten het internationaal vervoer beheerschen.

De reden van dit verschil vinden wij uitgedrukt in het rapport der 1e sub. commissie (1).

Men begreep, dat, daar waar het algemeen staatsbelang in aanmerking komt, vooral waar het gezondheids- en andere politierechtelijke maatregelen, het verbod van uit- en invoer, economische en financieële regelingen betreft, de autonomie der bijzondere staten moest gehandhaafd worden, maar dat men ten aanzien van de in artikel 3 bedoelde goederen, waar het de orde en veiligheid van den spoorwegdienst geldt, algemeene van de wetgevingen der bijzondere staten onafhankelijke voorschriften moest geven.

In artikel 1 der Uitvoeringsbepalingen vinden wij de goederen vermeld, op welker vervoer de Conventie niet toepasselijk is.

---

(1) Te vinden in het Proces-Verbaal der Conferentie van 1881 pag. 76. Reeds in 1878 waren door de Conferentie twee sub-Commissien benoemd van welke de eerste belast was met het onderzoek van alle voorstellen, niet van zuiver technischen aard, die niet voor onmiddellijke afdoening door de Conferentie geschikt geacht werden, met het rapporteeren daarvan en in het algemeen met de samenstelling van een definitief ontwerp, dat met een kort verslag der Commissie aan de algemeene vergadering ter beslissing werd aangeboden. De tweede sub-Commissie was met de behandeling van zuiver *technische* punten belast. In 1881 en 1886 werden telkens op nieuw twee zulke Commissien benoemd. Haar rapport (in het Duitsch en in het Fransch) vindt men bij ieder artikel in de Processen-Verbaal opgenomen. In 1881 waren de Rapporteurs der 1ste Commissie de heeren GERSTNER voor het Duitsch en DE SEIGNEUX en later ASSER voor het Fransche rapport. In 1886 ASSER voor het Duitsche en DE SEIGNEUX voor het Fransche rapport.

Het zijn:

1°. goud- en zilver-baren, geld en andere kostbaarheden:

2°. kunstvoorwerpen;

3°. lijken;

4°. stoffen aan zelfontbranding of ontploffing onderhevig.

Van deze laatste soort komen echter vele voor op de in aanhangsel 1 aan de Conventie toegevoegde lijst van voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten goederen.

§ 3.

BEPERKINGEN TEN AANZIEN VAN HET TARIEFWEZEN.

Noch het *Duitsche* Handelswetboek, noch het Betriebsreglement bevatten aangaande het tariefwezen belangrijke voorschriften. Het eerste zwijgt te dien aanzien, het tweede verwijst in § 52 geheel naar de openbaar gemaakte tarieven der spoorwegen en spoorwegvereenigingen zelve, bepaalt voorts in diezelfde § dat er boven de in die tarieven voorkomende prijzen niets aan vracht gevorderd mag worden en houdt zich overigens met de berekening der vracht bezig.

Van meer belang zijn de bepalingen die vookomen in de bijzondere wetgevingen der duitsche Staten en in de „Reichsverfassung".

De staat, die op dit gebied het meest tot stand heeft gebracht, is Pruisen.

Reeds in de spoorwegwet van 3 November 1838 komen bepalingen omtrent de tarieven voor. Men was toen nog zeer vrijgevig: de maatschappijen konden hare tarieven bepalen zooals haar goeddunkte, slechts moesten zij worden gepubliceerd. Opmerkelijk is het, dat de wet van 1838 van de gedachte uitgaat, dat de spoorweg ook door andere maatschappijen zoude

gebruikt worden dan die, aan wie zij toebehoort, eene omstandigheid waaraan verschillende bepalingen o. a. die omtrent de heffing van een baangeld haar ontstaan te danken hebben, bepalingen, die later door het uitsluitend gebruik van den spoorweg door ééne maatschappij van geen practisch belang bleken te zijn.

Van meer ingrijpenden aard is de wet van 1 Juni 1882. § 39 dier wet schrijft voor, dat de tarieven van staatswege, hoezeer niet zonder medewerking van belanghebbenden, zullen worden vastgesteld. Verhooging van de tarieven kan volgens § 2 slechts door een wet worden toegestaan.

Dit streven om het tariefwezen geheel in handen van den staat te brengen, bestond reeds lang vóór de wet van 1882.

In de verschillende spoorwegconcessiën vindt men het vereischte van goedkeuring der tarieven door het hoofd van den staat of den minister van den handel; in Februari 1878 werd op aandrang van Pruisen eene dergelijke goedkeuring voor alle spoorwegen van Duitschland door den Bondsraad voorgeschreven.

De bedoeling, die de Rijkskanselier hierbij had, was duidelijk. In de spoorwegtarieven zag hij een middel tot verwezenlijking zijner economische politiek, zooals blijkt uit eene aanschrijving der Pruisische Regeering, waarin zij zeide alleen die tarieven te zullen goedkeuren, waarvan geene benadeeling der binnenlandsche economische belangen te verwachten was en alleen die tariefsverlagingen, die door overwegende belangen der binnenlandsche industrie gerechtvaardigd werden.

De Rijkswetgeving bevat met betrekking tot het Tariefwezen belangrijke bepalingen in de artikelen 45—47 der Reichsverfassung.

In de eerste plaats wordt aan de Rijksregeering de algemeene contrôle opgedragen. Vervolgens wordt bepaald, dat de vrachtprijzen zoo laag en gelijkmatig mogelijk moeten zijn en dat bij groote afstanden voor het transport van steenkolen, coaks, hout, ertsen, steenen, zout, ruw ijzer, bemestingsmiddelen en dergelijke stoffen, een aan de behoeften van landbouw en nijverheid beantwoordend tarief, en wel zooveel mogelijk het „Einpfennigtarif" vastgesteld moet worden.

Bovendien worden den spoorwegen eenige speciale verplichtingen opgelegd, als: het verlagen der vrachtprijzen in tijden van nood, b.v. van schaarschte van levensmiddelen; het vaststellen van een verminderd tarief voor het vervoer van militairen enz.

Uitdrukkelijk wordt in artikel 46 Beieren aan de hier behandelde bepalingen niet onderworpen verklaard.

Het „Reichseisenbahnamt" (1) heeft ter uitvoering van de bovenvermelde voorschriften in de jaren 1874 en 1875 twee wetten ontworpen, waarin ingrijpende bepalingen omtrent de tarieven vervat waren, doch die nimmer kracht van wet hebben bekomen.

Van practisch belang zijn echter twee verordeningen van hetzelfde lichaam, de eerste van 1 November 1874, volgens welke iedere spoorweg maandelijks aan het Eisenbahnamt eene opgave moet doen van alle nieuwe tarieven en tariefsveranderingen, waarbij zijne belangen betrokken zijn; de tweede van 19 Januari 1883, die den spoorwegbesturen

---

(1) De instelling van dit lichaam werd bevolen door § 4 der wet van 27 Juni 1873. Zijne functie is drieledig:

1. Oppertoezicht over het spoorwegwezen.

2. Zorg voor de uitvoering van de op de spoorwegen betrekking hebbende bepalingen der »Reichsverfassung".

3. Het doen verdwijnen der gebreken in het spoorwegwezen.

beveelt, zoo er uitzonderingstarieven worden vastgesteld, inzonderheid dezulke die een gunstiger vracht bepalen voor buitenlandsche fabrikaten, de redenen op te geven, die tot het invoeren van die tarieven geleid hebben, en de beschikkingen der landsregeeringen te vermelden, waarbij zij zijn goedgekeurd.

In *Oostenrijk* beveelt eene Keizerlijke verordening van 16 November 1851 (eene gelijke geldt ook voor Hongarije) openbaarmaking van de tarieven; overigens genieten de maatschappijen volkomen vrijheid.

Het *Nederlandsche* recht is strenger. Artikel 28 der wet van 1875 eischt goedkeuring door den Minister van Binnenlandsche Zaken (1) en openbaarmaking der tarieven. (2)

De *Zwitsersche* spoorwegwet van 23 December 1872 draagt in art. 35 aan den Bondsraad het toezicht over het tariefwezen op, terwijl zij enkele punten als het niet-overschrijden van de in de concessiën gestelde grenzen, de openbaarmaking der tarieven e. a. aan de bijzondere zorg van dat college aanbeveelt.

---

(1) Thans zijn diens bevoegdheden overgegaan op den Minister van Waterstaat enz.

(2) Voor de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen bevat de overeenkomst, tusschen die Maatschappij en den Staat gesloten, ten aanzien van het tariefwezen eenige speciale bepalingen.

Artikel 21 dier overeenkomst bepaalt, dat door den Minister van Binnenlandsche Zaken maxima worden vastgesteld, zoowel voor den te doorloopen afstand van één kilometer als voor de vaste kosten van expeditie. Artikel 22 verlangt goedkeuring door den Minister van alle tarieven en voorstellen van tariefswijzigingen, als waarborg dat de gestelde maxima door de Maatschappij niet overschreden worden. Heeft veertien dagen na de aanbieding van een dergelijk voorstel aan het departement geene beslissing plaats gehad, dan kan het tarief door de Maatschappij voorloopig worden ingevoerd.

In afwijking van alle overige wetgevingen bevat het *Italiaansche* recht de meest omvattende en gedetailleerde tariefbepalingen, die den spoorwegen alle vrijheid in deze materie ontnemen.

Voor het transport „a grande velocità" bevatten de artikelen 55—61, — voor dat „a piccola velocità" de artikelen 62—71 van de „Tariffe e Condizioni" allerlei bepalingen.

Zonder ons bij de bijzonderheden daarvan op te houden, kunnen wij volstaan met de vermelding dat de vrachtprijzen in twee deelen gesplitst (1) zijn, en wel in:

1°. de kosten van vervoer, waarbij het transport van 1 ton per K. M. tot basis is genomen;

2°. de kosten van laden, lossen enz. waarbij een vaste som per ton wordt geheven.

Bij het vervoer met geringe snelheid zijn de goederen daarenboven in acht klassen verdeeld.

Ten aanzien van het tariefwezen heeft de staatsinmenging in *Frankrijk* zich het sterkst geopenbaard. In het Cahier des Charges zijn maxima vastgesteld, worden de goederen met betrekking tot de vrachtprijzen in drie klassen verdeeld en wordt in geval van tariefverlaging goedkeuring door de regeering geëischt.

In *België*, waar de spoorwegen voor het grootste gedeelte in handen van den staat zijn, kan men natuurlijk van staats-

---

(1) Wij hebben hier het onder den Engelschen naam bekende »natural system", dat in Elzas-Lotharingen ontstaan als een compromis tusschen de Duitsche en Fransche tariefstelsels, een tijd lang in verschillende Europeesche staten toepassing heeft gevonden. Over de aan dat stelsel verbonden nadeelen zie men ARTHUR T. HADLEY, Railroad Transportation. Its history and its laws, pag. 243 en volgende.

inmenging slechts spreken ten aanzien van het klein aantal der particuliere maatschappijen, nl. de Nord-Belge, de Grand Central Belge (1), de Grand Luxembourg en de Société d'Exploitation. Voor deze maatschappijen geldt een Koninklijk besluit van 25 November 1853, gewijzigd bij een Koninklijk besluit van 25 Juni 1855, benevens het bij Koninklijke beschikking van 20 Februari 1866 voor alle lijnen vastgestelde Cahier des Charges.

Art. 22 van laatstgenoemde Cahier onderwerpt de tarieven aan de goedkeuring van den minister van openbare werken.

Internationale regeling.

Eene algemeene bepaling ten aanzien van de tarieven voor het internationaal transport vinden wij slechts in artikel 4 der Berner Conventie, en ook die bepaling houdt geen bindend voorschrift in. Er wordt alleen gezegd, dat de voorwaarden der gemeenschappelijke tarieven van spoorwegvereenigingen en de voorwaarden der bijzondere spoogwegtarieven, voor zoover deze op het internationaal verkeer betrekking hebben, in zooverre geldig zijn als zij niet met de Conventie strijden.

Behalve de bepaling van Art. 11, die eigenlijk niet in het kader der Conventie past, bevat deze niets omtrent het bedrag en de berekening der vrachtprijzen. De Conventie heeft deze materie geheel aan het recht der bijzondere staten ter regeling overgelaten.

Artikel 4 heeft hoofdzakelijk ten doel, te verklaren dat, niettegenstaande het in werking treden der Conventie, de verschillende spoorwegvereenigingen en door haar tot stand gebrachte regelingen van het internationaal vervoer in stand

(1) Er loopen op dit oogenblik geruchten van eene naasting van den Grand-Central door den Staat, geruchten die tot dusverre niet nader zijn bevestigd.

blijven, mits die regelingen niet met de bepalingen der Conventie in strijd zijn.

Deze laatste belet echter in geenen deele, dat de spoorwegen zich onder elkander verstaan om het publiek voordeeliger transportvoorwaarden dan de in het tractaat vervatte, (b. v. eene ruimere aansprakelijkheid, kortere termijnen van vervoer enz.) aan te bieden.

§ 4.

VERBOD VAN BEGUNSTIGING VAN DEN ÉÉNEN AFZENDER BOVEN DEN ANDEREN.

De *Duitsche* wetgeving (1) kent een algemeen verbod van begunstiging van één of meer bijzondere personen niet. Gelijke behandeling van allen verlangt het handelswetboek in art. 422 al. 3 alleen met betrekking tot den *tijd* van verzending, terwijl hierop nog uitzonderingen worden gemaakt voor de gevallen, dat in de inrichtingen van den spoorweg, in de transportverhoudingen of in het algemeen belang grond voor eene exceptioneele behandeling gelegen is.

De bewoordingen, waarin beide eerstgenoemde gevallen zijn uitgedrukt, zijn vrij duister.

EGER (2) meent dat men onder „Einrichtungen der Bahn" alle die inrichtingen te verstaan heeft, die ten doel hebben goederen van allerlei soort, die verschillende, speciale transportmiddelen (als kolen-, kalk-, buskruit- enz. wagens) behoe-

(1) Het verbod van differentiaaltarieven ten gunste van enkele personen komt in verscheidene spoorwegconcessiën voor o. a. in die, welke den 5den Maart 1856 aan de »Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft" tot uitbreiding der onderneming werd verleend.

(2) Zie D. F. III, pag. 174 en volg.

ven, naar mate van het regelmatig gebruik dezer laatsten te vervoeren, zoodat ten gevolge daarvan later ten transport opgegeven goederen zonder eenige partijdige begunstiging spoediger verzonden worden dan vroeger opgegevenen.

De bedoelde inrichtingen moeten echter, volgens denzelfden schrijver, algemeen onder gelijke voorwaarden aan alle afzenders ten gebruike staan.

Aldus opgevat, blijkt de eerste uitzondering van art. 422 alinea 3 slechts in schijn te bestaan; de *vroegere* verzending, toch, draagt dan in geenen deele het karakter eener persoonlijke gunst.

Ook de transportverhoudingen, die volgens art. 422 al. 3 een tweeden grond voor exceptioneele behandeling opleveren moeten volgens Eger (1) een algemeen karakter dragen. Als voorbeeld noemt hij het geval, dat spoorwegen, die bergwerken of fabrieken aandoen, volgens eene met die ondernemingen gesloten overeenkomst voor den afvoer van de producten, of fabrikaten op gezette tijden transportmiddelen gereed stellen. Hierin is geene begunstiging gelegen ten nadeele van afzenders die zich in den tusschentijd mochten aanmelden, daar de transportverhoudingen eener *ad hoc* aangelegde lijn zulke bedingen veroorloven.

De derde uitzondering, het geval nl. dat het publiek belang eene exceptioneele behandeling vordert, beoogt in de eerste plaats het vervoer van troepen en krijgsbehoeften in oorlogstijd, vervolgens kan men haar inroepen bij brand, overstrooming, hongersnood, opstand enz. Men wachte zich echter er voor te meenen, dat elk publiek belang op eene gunstige behandeling aanspraak kan maken, veeleer moet het een

(1) Zie D. F. III, pag. 174 en volg.

dwingend karakter dragen, zoodat daardoor de spoedige verzending gerechtvaardigd wordt.

De sanctie, op de hier behandelde bepaling van art. 422 gesteld, is de zelfde als die, welke voor het andere gedeelte van het artikel geldt nl. vergoeding van de door de overtreding veroorzaakte schade; wij kunnen dus volstaan met te verwijzen naar het boven daaromtrent opgemerkte.

In *Oostenrijk-Hongarije* vinden wij, behalve de boven behandelde bepaling van het Duitsche Handelswetboek, eene verordening van 13 Maart 1879, waarbij openbaarmaking der refactiën wordt bevolen, als een waarborg voor hare algemeenheid.

Ook de *Russische* spoorwegwet gaat ten aanzien van de verplichting tot gelijke behandeling verder dan het Duitsche recht, en verbiedt in art. 71 elke persoonsbegunstiging en elke refactie, toegestaan onder voorwaarde dat de afzender een bepaalde hoeveelheid goederen binnen een zekeren tijd binnen de een of andere lijn zal doen vervoeren.

Artikel 31 der *Nederlandsche* spoorwegwet van 1875 verbiedt „verleening van gunst aan bijzondere personen, vereenigingen, ondernemingen of zedelijke lichamen", en bovendien „bijzondere overeenkomsten met een of meer bevrachters naar een lager dan het openlijk aangekondigde tarief". Alinea 3 van artikel 31 laat hierop eenige uitzonderingen toe, die echter dien naam niet verdienen daar hier van geene persoonsbegunstiging, doch slechts van aan algemeene voorwaarden verbonden tariefverlagingen (1) sprake is.

---

(1) Deze tariefverlagingen zijn evenmin een persoonsbegunstiging als b.v. de aan nieuwgebouwde huizen gedurende een zekeren tijd verleende vrijdom van grondbelasting een «privilegie op het stuk van belastingen» is.

Persoonsbegunstiging ten aanzien der vrachtprijzen is ook in Frankrijk uitgesloten. Artikel 48 van het Cahier beveelt, dat „la perception des taxes doit se faire indistinctement et sans aucune faveur.”

Zij die door een in strijd met dit voorschrift toegestane tarief-reductie benadeeld zijn hebben het recht van de maatschappij, die haar verleend heeft, schadevergoeding te vorderen (1).

Tot het jaar 1858 onderging het beginsel van gelijke behandeling van alle afzenders eene belangrijke beperking door de zoogenaamde „*traités particuliers*”. Hieronder verstaat men overeenkomsten die de spoorwegen met een of meer afzenders sluiten en krachtens welke aan deze laatste, onder zekere voorwaarden (2), een verlaging der vrachtprijs wordt toegestaan.

Om tot op zekere hoogte het beginsel der gelijkheid te handhaven gaven de Fransche spoorwegen aan een ieder, die zich aan de voorwaarden van „*traités particuliers*” wilde onderwerpen, gelegenheid van de verlaagde tarieven gebruik te maken.

De daardoor verkregen gelijkheid bestond echter meer in naam.

Vooreerst toch ontbrak het den kooplieden veelal aan tijd en gelegenheid om van de door de maatschappijen aangeboden „*traités particuliers*” kennis te nemen, die ingeschreven waren op aan het Ministerie van Publieke Werken en aan enkele stations ter lezing gelegde registers, — waarvan het gevolg was dat slechts zeer weinigen de toepassing der verlaagde tarieven verlangden.

---

(1) Beslist door een arrest van het Hof van Cassatie van 15 November 1871.
(2) De meest voorkomende voorwaarde is die van een minimum van gewicht.

In de tweede plaats werden door de in de „*traités particuliers*" opgenomen voorwaarde van een minimum van gewicht de groote kooplieden ten nadeele der kleinen begunstigd.

Bij eene beschikking van 1 Juli 1852 kende de Minister van Publieke Werken zich het recht toe de gereduceerde tarieven onvoorwaardelijk op alle transporten toepasselijk te verklaren; eene ministerieele aanschrijving van 16 September 1857 verklaarde de „*traités particuliers*" te beginnen met 1 Januari 1858 voor nietig.

Als 5e alinea van artikel 48 is deze bepaling in het Cahier des Charges opgenomen.

Uitzondering werd alleen gemaakt voor die „*traités particuliers*" die tusschen den staat en de spoorwegen in het belang van dien publieken dienst tot stand komen, en voor de vrachtverlagingen, door de maatschappijen aan behoeftigen toegestaan.

Art. 22 van het Belgische Cahier des Charges van 20 Februari 1866 verbiedt het begunstigen van den éénen afzender boven den ander.

Reeds uit een staatsrechtelijk oogpunt is eene dergelijke begunstiging in België ongeoorloofd. De spoorwegconcessiën zijn aldaar overeenkomsten tusschen den staat en de spoorwegmaatschappij, waarbij deze laatste de bevoegdheid verkrijgt in plaats van den staat de vrachtprijzen, die als tol- of weggelden beschouwd worden, in te vorderen.

Eene persoonsbegunstiging, nu, ten aanzien der spoorwegtarieven zou inbreuk maken op het voorschrift van artikel 122 der Belgische Grondwet, dat een verbod van privilegiën op het stuk van belastingen inhoudt, zij het ook dat wij hier met een bepaalden vorm van belasting, de zoogenaamde

retributiën, te doen hebben, en dat deze niet rechtstreeks door den staat, maar door een vertegenwoordiger worden geheven (1).

In de *Conventie* is het verbod van persoonsbegunstiging zoowel ten aanzien van de orde van verzending als met betrekking tot het tariefwezen opgenomen.

Alinea 3 van artikel 4 bepaalt dat de verzending der goederen plaats heeft in de volgorde waarin zij zijn aangenomen, tenzij de spoorweg zich op dringende redenen betreffende den spoorwegdienst of het algemeen belang kan beroepen, die eene uitzondering noodig maken. De eerste uitzonderingsgrond vervangt de duistere uitdrukking van art. 422 van het Duitsche Handelswetboek (2), die wij boven blz. 74 getracht hebben te verklaren. Een voorbeeld, dat dringende redenen van spoorwegdienst eene uitzondering op de bepaling van artikel 5 noodig maken, is o. i. het volgende: Den spoorweg wordt eene hoeveelheid petroleum, en daarna eene lading steenkool ter verzending aangeboden. De petroleum bevindt zich niet in eene zoodanige verpakking, die volgens art. XXI, 1 der Bepalingen omtrent de voorwaardelijk toegelaten goederen (aanhangsel 1 der Conventie) het vervoer in gewone wagens veroorlooft. Bijzonder tot het vervoer van petroleum ingerichte wagens (zoogenaamde bassinwagens) kunnen volgens het spoorwegreglement in den eerstvolgenden trein niet worden opgenomen, terwijl dit met steenkolenwagens wel het geval is.

---

(1) Vergelijk met het hier behandelde een vonnis van de handelsrechtbank te St. Nicolaas van 14 October 1876.

(2) Ein in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen . . . . liegender Grund.

In deze omstandigheid ligt nu voor den spoorweg een voldoende grond om op de bepaling van artikel 5 eene uitzondering te maken en de later aangeboden steenkool vroeger te verzenden.

Het tweede verbod van persoonsbegunstiging komt voor in artikel 11, alinea 1. Aldaar wordt nietig verklaard iedere bijzondere overeenkomst, waardoor één of meer afzenders eene verlaging van vracht genieten, terwijl tariefverminderingen, die behoorlijk gepubliceerd en onder gelijke voorwaarden voor een ieder toegankelijk zijn, geoorloofd blijven.

Reeds in het ontwerp van 1878 kwam de verbodsbepaling voor, doch de daarop volgende zinsnede (het verlof van aan algemeene voorwaarden verbonden tariefverminderingen) zocht men daarin te vergeefs.

Deze is het gevolg eener transactie tusschen Oostenrijk, Hongarije en Nederland en de overige ter Conferentie van 1881 vertegenwoordigde staten tot stand gekomen.

De afgevaardigden van eerstgenoemde drie landen, toch, hadden voorgesteld het verbod der refactiën te schrappen: de Conventie, immers, had niet ten doel dergelijke verhoudingen van economischen aard te regelen; — mocht de zinsnede behouden worden, dan zoude men in elk geval uitzonderingen ten gunste van bijzondere omstandigheden, moeten vaststellen.

Frankrijk, op wiens verlangen de verbodsbepaling in het ontwerp van 1878 was opgenomen, Duitschland en de vijf overlge staten verklaarden zich tegen de schrapping, waardoor het verbod behouden bleef.

Het gevolg der discussie was echter de opneming eener derde zinsnede, waarin, ten einde alle misverstand onmogelijk te maken, tariefverlagingen, behoorlijk gepubliceerd en aan alge-

meene voorwaarden verbonden, geoorloofd worden verklaard.

De reden, waarom Duitschland en Frankrijk op het behoud der verbodsbepaling aandrongen, was hierin gelegen, dat men door een internationaal voorschrift wilde voorzien in de leemten, die de wetgevingen van enkele der contracteerende staten op dit punt vertoonen (1).

Duitschland deed zelfs in de Conferentie van 1886 het voorstel om in het slotprotokol de belofte der contracteerende staten op te nemen, dat het verbod van tariefverlagingen ook tot het binnenlandsch transport zoude worden uitgebreid.

Terecht begreep men, dat eene dergelijke verklaring moeilijk kon verlangd worden, dat het hier een te diep ingrijpen zoude zijn in de autonomie der bijzondere staten.

Het gevolg van het Duitsche voorstel was echter, dat in het slotprotokol sub n°. II eene verklaring werd opgenomen, waarin de afgevaardigden te kennen geven, dat zij ten aanzien van artikel 11 wel is waar geene verplichting op zich kunnen nemen, die de vrijheid der bijzondere staten, wat de regeling van het *binnenlandsch* spoorwegverkeer betreft, zoude beperken, dat echter in ieder der contracteerende staten de beginselen van artikel 11 gehuldigd zijn, en dat het hun wenschelijk voorkomt dat hierin geene verandering worde gebracht.

Naar ons bescheiden oordeel is de hier behandelde bepaling van artikel 11 in de Conventie niet op hare plaats.

Deze laatste toch draagt uitsluitend een juridisch karakter; zij strekt tot regeling van *omvang en rechtsgevolgen* van het vrachtcontract voor het internationaal goederenvervoer.

---

(1) Duitschland had hierbij o. a. het oog op de voor de Duitsche spoorwegen nadeelige gevolgen der concurrentie met de spoorwegen van Oostenrijk, alwaar het toestaan van refactien aan bijzondere personen niet ongewoon is.

De regeling van het tariefwezen en van alle verdere onderdeelen van het goederentransport, die een zuiver *economisch* karakter dragen heeft men aan de wetgevingen der bijzondere staten overgelaten.

Zonder twijfel is ook de hier behandelde bepaling van artikel 11 (verbod van het begunstigen van den éénen afzender boven den ander) van economischen aard; het ware dus wenschelijk geweest, haar niet in de Conventie op te nemen.

§ 5.

Gedwongen Credietverleening.

In het eerste hoofdstuk hebben wij de nadeelen aangetoond, die verbonden zijn aan een transport langs meer dan één spoorweg in staten, waar het beginsel van het doorloopend vrachtcontract in de wetgeving gemist wordt.

Die nadeelen bleken van zóó overwegenden aard te zijn, dat men in verscheidene staten gemeend heeft niet te kunnen volstaan met het erkennen van de eenheid der verschillende vervoerders tegenover den afzender en ontvanger, maar dit beginsel voor het spoorwegvervoer verplichtend heeft gesteld.

De aansprakelijkheid van den eersten vervoerder voor den volgenden kan uit algemeene rechtsbeginselen worden afgeleid.

Tweeërlei is mogelijk:

òf de eerste vervoerder belast zich slechts met een deel van het transport, nl. van de plaats van vertrek tot een tusschengelegen punt, onder de verplichting als expediteur op eigen naam of als lasthebber op naam van den afzender voor de verderverzending naar de bestemmingsplaats te zorgen; —

in dit geval is hij als vervoerder slechts aansprakelijk voor het door hem zelf verrichte transport; —

òf hij belast zich met het *geheele* vervoer naar de plaats van bestemming; de afzender contracteert dan met hem alleen, zooals uit den rechtstreeks naar de bestemmingsplaats geadresseerden vrachtbrief blijkt, en de eerste vervoerder is dus in dit geval *volgens algemeene rechtsbeginselen* jegens den afzender ten volle aansprakelijk voor de verrichtingen van alle personen, die hij ter uitvoering van datgene, waartoe hij zich verbonden heeft, gebruikt, waaronder ook de op hem volgende vervoerders kunnen gerekend worden (1).

De aansprakelijkheid echter der volgende vervoerders voor het geheele transport, ook van dat deel dat door hunne voorgangers verricht is, zooals die voor *Duitschland* door artikel 401, alinea 2 van het H. G. B. wordt vastgesteld, is eene rechtsanomalie. Het is toch zonder twijfel met de beginselen van het verbintenissenrecht in strijd, dat aan eene *eenzijdige* handeling (de overneming van goederen en vrachtbrief) het toetreden tot eene zij het dan ook reeds bestaande overeenkomst wordt vastgeknoopt, een toetreden, dat niet alleen aansprakelijkheid

---

(1) «Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem andern Frachtführer übergiebt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung», zegt art. 401, alinea 1 H.G.B.

Men vergelijke hiermede de beslissing van het Reichs-Ober-Handelsgericht, Sen. I, dd. 12 Nov. 1872: «Art. 401 alinea 1 macht den Frachtführer für spätere Frachtführer unter der Voraussetzung verantwortlich, dasz diese *zur Ausführung des von ihm übernommenen Transportes* von ihm das Gut erhalten haben».

Belangrijk in dit opzicht is ook de volgende uitspraak van het R.O.H.G., in zijne beslissing van 22 Februari 1873: «.... es kann Jemand Frachtführer sein ohne selbst den Transportauszuführen, vielmehr genügt es zum Begriffe des Frachtgeschäfts, dasz Jemand den Transport gegen bestimmte Frachtsätze gewerbemäszig übernimmt».

voor de toekomst (het nog niet verrichte deel van het vervoer) maar ook voor het verleden (het reeds afgeloopen transport) medebrengt.

Bij de beraadslagingen over het Handelswetboek (Protoc. blz. 4741, 4745, 4749) heeft men getracht ook hier een consensus van partijen te construeeren; sommigen meenden dat de afzender a priori in het toetreden der volgende vervoerders tot het vrachtcontract bewilligt, anderen zagen in den vrachtbrief den drager der verbintenis en meenden dat deze tegelijk met dat stuk actief en passief op de volgende vervoerders overging.

Geen dezer beide theorieën komt ons juist voor. Trouwens dit zoeken naar een consensus is overbodig.

Alleen aan het feit der overneming van goederen en vrachtbrief verbindt de wet het overgaan der verbintenissen; wij hebben hier met eene door de wet geschapen solidariteit te doen (1).

Waar ieder der gezamenlijke vervoerders voor het geheele transport aansprakelijk wordt gesteld, wordt aan hunne onderlinge verhouding niets veranderd.

Artikel 401 H. G. B. heeft alleen ten gevolge, dat de afzender of ontvanger zijne vorderingen uit het vrachtcontract bij onregelmatige uitvoering van dit contract tegen ieder der vervoerders, die aan het transport hebben deelgenomen, kan instellen (2). Het onderling verhaal wordt door

---

(1) Zie EGER, II, blz. 29.

(2) Betreft het eene vordering tot schadevergoeding, dan wordt voor de toewijzing daarvan niet gevorderd, dat bewezen zij bij *welken* vervoerder de schade is ontstaan of de vertraging heeft plaats gevonden. «Da nach Art. 401 des H.G.B. beim Transporte eines Gutes durch mehrere auf ein ander folgenden, das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernehmenden Bahnen die letzte

het artikel niet verkort. Dit verhaal (art. 429 bevat eene uitdrukkelijke verwijzing daarnaar ten aanzien der spoorwegen), wordt, bij gebreke van hieromtrent tusschen de vervoerders bestaande overeenkomsten, geregeld door het in de verschillende staten geldende burgerlijk recht. Volgens het Pruisische Landrecht (§§ 443—449 I, 5) en den Code Civil (artt. 1214, 1215) heeft ieder medeschuldenaar, die den schuldenaar voldaan heeft, verhaal op de overige debiteuren; in die landen, echter, waar het gemeene recht geldt, bestaat volgens de Romeinsche beginselen bedoeld recht van regres slechts, wanneer daartoe een bijzondere rechtsgrond, een speciaal contract of quasi-contract (mandaat of negotiorum gestio) aanwezig is. In die landen zullen de vervoerders het recht van verhaal derhalve uitdrukkelijk moeten bedingen.

Onvoldoende is daarom o. i. de bepaling van § 62 alinea 2 van het Betriebsreglement.

Die bepaling, toch, luidende: „Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt", laat het regresrecht daar waar het erkend is, bestaan, zonder voor de staten waar het gemeene recht geldt, een dergelijk onderling verhaal uitdrukkelijk te bedingen.

Van de bepaling van artikel 401 alinea 2 H.G.B. kan door bijzondere overeenkomsten tusschen den vervoerder en het publiek worden afgeweken; de hoofdelijke aansprakelijkheid der volgende vervoerders kan zelfs geheel worden uitgesloten, zoodat het transport in eene reeks kleinere transporten ver-

---

für alle Verbindlichkeiten der vorangehenden Bahnen haftet, so bedarf es zur Substantiirung der Klage gegen die letzte der Feststellung derjenigen Station bzw. Zwisschenbahn nicht, deren Dienstpersonal den Verlust des Gutes verschuldete», besliste het Reichsgericht bij arrest van 28 October 1881.

deeld wordt en ieder vervoerder slechts voor het door hem verrichte vervoer verantwoordelijk is.

Eene dergelijke bevoegdheid tot derogeeren hebben de spoorwegen niet.

Met het oog op de overwegende plaats die zij in het verkeerswezen innemen en de groote afstanden, waarover zich het door hen verrichte transport kan uitstrekken (1) begreep men dat de bepaling van artikel 401 voor hen verplichtend behoorde te zijn. — Derhalve kunnen de spoorwegen zich, volgens artikel 423, noch door bijzondere overeenkomsten, noch door algemeene reglementen aan de bepaling van artikel 401 onttrekken.

Artikel 423 laat echter uitzonderingen toe. Waar het hier in de eerste plaats op aankomt, is de aansprakelijkheid van den eersten en van den laatsten spoorweg voor het geheele transport. Met hen toch komen afzender en ontvanger rechtstreeks in aanraking; de eerste zal zijn vorderingen het gemakkelijkst tegen den eersten spoorweg kunnen instellen, de ontvanger zal zich het liefst tot den laatsten wenden.

De hoofdelijke aansprakelijkheid der tusschenliggende lijnen is voor het publiek belang geen vereischte.

Vandaar dat artikel 429 het beding veroorlooft, dat alleen de eerste en de laatste spoorweg voor het *geheele* transport aansprakelijk zullen zijn, de tusschengelegenen slechts dán, wanneer bewezen is, dat de schade op hun lijn ontstaan is.

Dit beding is in § 62 van het Duitsche en Vereins-Betriebsreglement opgenomen en maakt derhalve geregeld deel uit van het spoorwegvracht-contract.

---

(1) Zie hierover het in Hoofdstuk I behandelde.

Het Duitsche Handelswetboek laat in het midden of de aansprakelijkheid van den eersten en den laatsten spoorweg voor het geheele contract ook bestaat, waar het geldt een rechtstreeksch vervoer van goederen naar en van het buitenland.

Bij een vervoer uit Duitschland naar het buitenland kan omtrent de aansprakelijkheid van den eersten spoorweg voor zijne, zij het ook niet-Duitsche, opvolgers geen twijfel bestaan. De eerste spoorweg, toch, is volgens algemeene rechtsbeginselen voor allen, die hij ter uitvoering van het vrachtcontract bezigt, jegens den afzender verantwoordelijk.

Waar het een vervoer van goederen uit het buitenland geldt, is het denkbaar, dat aangaande de vraag of de laatste (Duitsche) spoorweg aansprakelijk is voor schade op de lijn van een vreemden voorganger toegebracht, verschil van gevoelen bestaat.

De aansprakelijkheid toch van den laatsten spoorweg voor het vervoer zijner voorgangers vormt eene afwijking van de algemeene rechtsbeginselen en steunt alleen op de bepaling van artikel 401, alinea 2.

O. i. nu laten de woorden van artikel 401, die geheel algemeen luiden (1), eene beperking voor het transport uit het buitenland niet toe. Daar echter de laatste vervoerder „für die Verbindlichkeiten" der voorgangers verantwoordelijk is, zal zijne aansprakelijkheid, in geval hij bewijst dat de schade op eene buitenlandsche lijn ontstaan is, naar de vreemde wet moeten beoordeeld worden.

---

(1) »Jeder Frachtführer, welcher auf einen andern Frachtführer folgt, tritt dadurch, dasz er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt in den Frachtvertrag gemäsz dem Frachtbrief ein .... und hat auch in Bezug auf den von den frühern Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben ein zu stehen."

De *Zwitsersche* wetgeving is de eenige, die in dit geval voorzien heeft.

Artikel 35 der spoorwegwet van 1875 bevat bepalingen voor het vervoer naar het buitenland; § 115 van het transportreglement breidt die ook tot het transport uit den vreemde naar Zwitserland uit.

Alinea 2 dier paragraaf houdt de aansprakelijkheid in van den eersten, resp. laatsten spoorweg, die de goederen aan een buitenlandsche lijn heeft overgegeven, resp. van haar heeft overgenomen, voor het vervoer door dien buitenlandschen spoorweg te verrichten, resp. verricht.

Volgens alinea 3 bestaat die aansprakelijkheid niet of is zij beperkt tot het bedrag, waarvoor de buitenlandsche onderneming overeenkomstig de voor haar geldende wetten verantwoordelijk is, wanneer de Zwitsersche spoorweg bewijst:

1°. dat de schade eerst na de overgave aan, resp. reeds vóór de overneming van den niet aan de Zwitsersche wet van 1875 onderworpen buitenlandschen spoorweg ontstaan is;

2°. dat naar de voor dien laatsten spoorweg geldende wetten en reglementen geene of eene geringere schadeloosstelling dan het Zwitsersche reglement bepaalt, verschuldigd is.

Deze beperking komt ons ten aanzien van den laatsten spoorweg, die door de overneming van goederen en vrachtbrief tot de verbintenissen zijner vreemde voorgangers toetreedt alleszins juist voor; niet aldus ten aanzien van den eersten spoorweg, die de goederen aan de vreemde lijn overgeeft. Deze toch heeft zich tegenover den afzender tot het bewerkstelligen van het geheele vervoer naar de plaats van bestemming verbonden; van welke tusschenpersonen (in casu de buitenlandsche spoorwegen) hij zich ter uitvoering daarvan ook bedient, door den Zwitserschen rechter behoorde zijne aan-

sprakelijkheid volgens de Zwitsersche wet beoordeeld te worden.

De eenige der door ons onder de eerste groep gerangschikte staten, waar de aansprakelijkheid der volgende vervoerders voor het door hunne voorgangers verrichte transport niet is erkend, is *Italië.*

Wel bepaalt artikel 398 van het Wetboek van Koophandel dat de vervoerder aansprakelijk is *„dei fatti di tutti i vettori successivi"*, maar van de verantwoordelijkheid dier volgenden voor hunne voorgangers wordt niets gezegd.

Voorts noemt artikel 416 van hetzelfde wetboek (een artikel dat dezelfde strekking heeft als bovengenoemd artikel 423 van het Duitsche Wetboek) onder de bepalingen, waaraan door de spoorwegen niet mag worden gederogeerd, die van art. 398 niet op, zoodat het de vraag is of de eerste spoorweg zich door een beding met den afzender van de verantwoordelijkheid voor de daden zijner opvolgers kan ontheffen.

De heer Calamandrei meent in zijn werk over het vrachtcontract (1) op blz. 155, dat eene dergelijke derogatie geoorloofd is, mits bij een uitdrukkelijk beding; dat echter het uitsluiten van de aansprakelijkheid van den spoorweg voor zijne beambten, „dei suoi dipendenti" gelijk hetzelfde artikel 398 zegt, niet mogelijk is, daar deze aansprakelijkheid voortvloeit uit de beginselen van het burgerlijk recht zooals deze in artikel 1113 van het burgerlijk wetboek zijn neergelegd.

O. i. echter zou dan ook de verantwoordelijkheid van den spoorweg voor zijne opvolgers niet kunnen worden opgeheven.

Deze toch berust niet alleen op artikel 398, C. d. C. maar

(1) Il contratto di transporto terrestre e maritimo, Commento al Libro I, Titolo XIII del Nuovo Codice di Commercio e delle Convenzioni Ferroviarie per l'avvocato Rodolfo Calamandrei, Torino, 1887.

is een uitvloeisel van hetzelfde burgerrechtelijk beginsel. Of dit laatste echter van dwingenden aard is, is o. i. bij stilzwijgen van de wet hieromtrent, zeer te betwijfelen.

Eene gedwongen credietverleening wordt in de *Fransche* wetgeving niet gevonden. Reeds in ons eerste hoofdstuk (1) hebben wij aangetoond, hoe niettegenstaande dit gemis eener positieve bepaling, het beginsel der aansprakelijkheid van den lateren spoorweg voor het vervoer zijner voorgangers door de Fransche jurisprudentie gehuldigd wordt.

Wij hebben toen verwezen naar een vonnis van de handelsrechtbank van Poitiers van 20 November 1882, waarbij de „Chemin de fer d'Orleans" veroordeeld werd tot vergoeding van schade, door de goederen op de lijn van zijnen (Spaanschen) voorganger geleden.

Het is ons niet gelukt, in de jurisprudentie van *België*, wiens wetgeving dezelfde leemte vertoont, eene dergelijke beslissing te vinden. Wel wordt bij een vonnis van de rechtbank te Hasselt van 20 Januari 1869 de eerste vervoerder aansprakelijk gesteld voor zijne opvolgers, doch deze aansprakelijkheid vloeit, gelijk wij boven blz. 81 en 82 zagen, uit algemeene beginselen van burgerlijk recht voort (2) en brengt geenszins de verantwoordelijkheid der latere vervoerders voor het door hunne voorgangers verrichte transport mede.

Internationale regeling. Het hier behandelde onderwerp vormt een der gewichtigste onderdeelen van het Berner tractaat.

---

(1) Blz. 16.

(2) Men vergelijke de woorden van het genoemde vonnis, hetwelk verklaart, dat »le voiturier premier chargeur est responsable du *voiturier intermédiaire qu'il emploie.*"

Het hoofddoel der Conventie, toch, is gelijk wij gezien hebben, het tot stand brengen van een doorloopend vrachtcontract voor het internationaal verkeer, een vrachtcontract, waarbij de gezamenlijke vervoerders tegenover den afzender en den ontvanger als één worden beschouwd.

De aanneming van dit beginsel brengt van zelf eene nauwe betrekking tusschen de spoorwegen onderling mede en dwingt hen dikwijls voor een niet onaanzienlijk bedrag elkanders crediteuren te worden.

In tweeërlei vorm is deze gedwongen credietverleening in het Berner tractaat opgenomen.

Vooreerst in de artikelen 27 en 28 der Conventie.

Zij vloeit daar voort uit de aansprakelijkheid van den eersten en den laatsten spoorweg tegenover afzender of ontvanger voor schade of vertraging, ontstaan op eene tusschengelegen lijn.

De bepaling, derhalve, die door artikel 429 H. G. B. als een geoorloofd beding wordt voorgesteld en eerst door de opneming in het Betriebsreglement deel van het vrachtcontract uitmaakt, is als vaststaand beginsel in de Berner wetgeving opgenomen.

In één opzicht is deze laatste minder vrijgevig dan het Duitsche Handelswetboek.

Kunnen zich toch volgens dat wetboek de tusschengelegen lijnen van alle verantwoordelijkheid voor schade, op een anderen spoorweg ontstaan, bevrijden, art. 28 van het tractaat bepaalt dat in elk geval vorderingen tot schadevergoeding op den weg van reconventie of exceptie (hiermede wordt zonder twijfel schuldvergelijking bedoeld) tegen de tusschengelegen lijnen kunnen worden geldend gemaakt in een geding, dat hetzelfde vrachtcontract tot grondslag heeft.

Een tweede vorm, waarin zich de gedwongen credietverleening vertoont, betreft de betaling der vrachtpenningen en komt voor in artikel 12 alinea 1.

Worden de vrachtpenningen bij de aanbieding der goederen niet voldaan, dan wordt de geadresseerde beschouwd als met de betaling daarvan belast te zijn. Aldus de inhoud van bedoelde alinea.

Blijkbaar wordt hier den *afzender* de keus gegeven of hij hij het goed franco wil verzenden of niet en daardoor tevens den spoorwegen de verplichting opgelegd eventueel zonder voorafgaande betaling het transport te verrichten.

Een gevolg daarvan is, dat iedere spoorweg, zonder voor zijne vorderingen gedekt te zijn, na afloop van het transport op zijne lijn de goederen en daarmede zijn onderpand aan zijn opvolger moet overgeven, wien hij dan voor het bedrag der hem verschuldigde vracht en verdere gelden een gedwongen crediet verleent.

Dat geene voorafgaande vrachtbetaling van den afzender gevorderd kan worden, blijkt ook duidelijk uit de 2e alinea van artikel 12: „Bij goederen, die naar het oordeel van den spoorweg, die ze ten vervoer aanneemt, aan een spoedig bederf onderhevig zijn, of die wegens hunne geringe waarde de vracht niet zeker dekken, kan vooruitbetaling der vrachtpenningen *gevorderd* worden."

Per argumentum a contrario kan men hieruit afleiden, dat, wanneer geen dezer beide gevallen aanwezig is, vooruitbetaling *niet* gevorderd kan worden.

Allicht zou men geneigd zijn te meenen, dat de in alinea 1 voorkomende verplichting door alinea 2 grootendeels illusoir wordt gemaakt, daar het hier geheel aan den eersten spoorweg ter beoordeeling wordt overgelaten, of de aangeboden goederen

aan een spoedig bederf onderhevig zijn of de vracht niet zeker dekken.

Thöl echter teekent in zijn werk over het Duitsche Handelsrecht (1) op het met art. 12 alinea 1 en 2 overeenstemmende eerste lid van § 53 van het Duitsche Betriebsreglement aan, dat de beoordeeling door het spoorwegbestuur, daar men hier geen willekeur bedoeld heeft, in geval van verschil van meening, aan een rechterlijk onderzoek onderworpen is (2).

Tot de gedwongen credietverleening, die, zooals wij gezien hebben, onder tweeërlei vorm in de Conventie voorkomt en die in verband met de groote afstanden, welke schuldeischer en schuldenaar dikwijls van elkander scheiden, voor den eerste zeer gevaarlijk kan worden, heeft men niet besloten, dan na middelen gezocht te hebben, die den spoorwegen waarborgen zouden verschaffen tegen de nadeelen, die voor hen uit de toepassing der Conventie konden voortvloeien.

In de eerste plaats heeft de overweging, dat het voor de spoorwegen soms zeer hard zoude kunnen zijn, het door hen vervoerde goed en daarmede hun onderpand uit handen te moeten geven, zonder ten aanzien hunner vrachtvorderingen tegen de onzekerheid eener soms veel later volgende en ingewikkelde afrekening gedekt te zijn, tot een voorstel geleid, door den Hongaarschen afgevaardigde, den Heer Kileniji, in de 6e vergadering der conferentie van 1881 gedaan.

Hij wilde aan de spoorwegen het recht verleenen, bij zendingen, die van hunne lijn op die behoorende tot een

---

(1) Zie Transportgewerbe, pag. 127.

(2) Eger (Frachtrecht II, pag. 362) zegt eveneens, dat de eerste spoorweg »Güter, welche notorisch einem schnellen Verderben nicht unterliegen, nicht willkürlich zurückweisen darf, ohne sich eventuellen Schadensansprüchen des Absenders und dem Einschreiten der Aufsichtsbehörden aus zu setzen."

naburigen staat overgaan, van dien opvolgenden spoorweg eene voorloopige afrekening of het doen van voorschotten te verlangen.

Bij de motiveering van zijn voorstel zeide de heer Kilenyi dat in deze bepaling een correctief gelegen was tegen de voor de spoorwegen nadeelige gevolgen der gedwongen gemeenschap zonder dat het direct transport hierdoor zoude worden belemmerd.

Verscheidene leden der conferentie meenden echter dat dit laatste wel het geval zoude zijn, Rusland's afgevaardigde de heer Perl bracht er bezwaren van technischen aard tegen in, anderen meenden dat de geheele bepaling naast de door de spoorwegvereenigingen tot stand gebrachte internationale dienstregelingen overbodig was.

De 1e sub-Commissie, aan wie het voorstel verwezen was, maakte er in haar rapport geen melding van, zoodat de bepaling in het eind-ontwerp niet voorkomt.

Verschillende andere waarborgen zijn daarentegen wel in het tractaat opgenomen.

In het eerste hoofdstuk hebben wij gezien, dat de Conventie alleen toepasselijk is op het transport langs die spoorwegen die door ieder der contracteerende staten op daartoe bestemde lijsten zijn geplaatst. Elke staat heeft de bevoegdheid de spoorwegen, die om welke reden ook geen voldoenden waarborg voor de overigen opleveren, van die lijsten te schrappen en aldus aan het verkeer volgens de bepalingen der Conventie te onttrekken.

Onderscheidene andere bepalingen zijn als correctief van het bezwaar der gedwongen credietverleening in het Tractaat opgenomen.

Als zoodanig noemen wij het voorschrift van artikel 50, dat het vonnis tot vergoeding van schade aan afzender of ontvanger tegen een spoorweg gewezen, ten aanzien van het feit en bedrag der aansprakelijkheid verbindend is tegen den spoorweg op wien de eerste zijn verhaal heeft; vervolgens de bepaling van artikel 47 alinea 2, waar een omslag van het door de insolventie van een der lijnen veroorzaakt nadeel over alle spoorwegen, die aan het transport hebben deelgenomen, wordt bevolen; eindelijk het laatste en voorlaatste lid van artikel 23, waar onder zekere voorwaarden het in beslag nemen van de vorderingen der lijnen onderling verboden wordt.

Alle deze bepalingen zullen later bij de behandeling der onderwerpen waartoe zij behooren, aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen worden.

De voornaamste waarborg is die, welke in artikel III van het reglement betreffende het Centraal-Bureau voorkomt.

Reeds bij de behandeling van artikel 5 was door den Franschen afgevaardigde, den heer George, het plan geopperd eener staats-garantie als correctief van de gedwongen gemeenschap tusschen de spoorwegen.

Terecht werd toen echter van verschillende kanten o. a. van de zijde van Zwitserland, er op gewezen, dat eene dergelijke absolute garantie voor vele landen te drukkend zoude zijn.

In de 16e vergadering derzelfde conferentie kwam bij de behandeling van de functiën van het Centraal-Bureau het denkbeeld eener staats-garantie op nieuw ter sprake.

Ook toen werd het voorstel van den Oostenrijkschen afgevaardigde, den heer Steinbach, dat *in ieder geval* de staat, waartoe de in gebreke zijnde spoorweg behoort, voor die lijn borg zoude zijn, te bezwaarlijk geacht.

Geamendeerd, echter, in den zin dat de staats-garantie eene

voorwaardelijke zoude zijn, werd het voorstel-Steinbach, hoewel niet zonder eenigen tegenstand van de zijde van Duitschland, Italië, Rusland en Nederland, aangenomen.

De bedoelde voorwaarde staat in nauw verband met eene der functiën van het Centraal-Bureau.

Volgens artikel III van bovengenoemd Reglement heeft dit laatste de bevoegdheid op verzoek van partijen als tusschenpersoon te fungeeren bij de inkasseering van onbetaald gebleven vorderingen uit het internationaal transport.

Wanneer het Bureau van eene dergelijke achterstallige vordering heeft kennis gekregen, noodigt het den spoorweg-debiteur uit haar te voldoen of de redenen van weigering op te geven.

Meent het college, dat de weigering op goede gronden berust, dan verwijst zij partijen naar den bevoegden rechter.

In het tegenovergestelde geval en evenzeer wanneer slechts een deel der vordering in geschil is, beslist de voorzitter van het Bureau, na het advies van twee door den Bondsraad te benoemen deskundigen te hebben ingewonnen, of de debiteur het geheele bedrag of een deel der vordering bij het Bureau moet storten, welk bedrag tot na de beslissing der zaak door den bevoegden rechter aldaar gedeponeerd blijft.

Geeft de spoorweg aan dit bevel binnen veertien dagen geen gevolg, zoo wordt tot hem een tweede gericht.

Wordt ook dit binnen tien dagen niet nagekomen, dan richt de voorzitter van het Bureau ambtshalve tot den staat, waartoe de weigerachtige spoorweg behoort, het verzoek, de noodige maatregelen in overweging te nemen en vooral te onderzoeken of het wenschelijk is dien spoorweg van de lijst te schrappen.

Wordt dit verzoek binnen zes weken door dien staat niet

beantwoord of verklaart hij de lijn niet te zullen schrappen, dan wordt hij gerekend, voor zoover het uit het internationaal vervoer voortspruitende vorderingen betreft, *de garantie voor die lijn op zich te nemen.*

§ 6.

VERBOD VAN BEPERKING DER CONTRACTUEELE AANSPRAKELIJKHEID VOOR SCHADE EN VERTRAGING.

Als vervoerder is de spoorweg onderworpen aan de in het Duitsche Handelswetboek in de artikelen 395, 396, 397, 400 en 408 voorkomende bepalingen betreffende omvang en duur van de aansprakelijkheid voor schade door de vervoerde goederen geleden.

Genoemde artikelen huldigen het romeinschrechterlijk beginsel van het *receptum nautarum*, *cauponum*, *stabulariorum*, volgens hetwelk de *nauta*, *caupo* en *stabularius* in geval van beschadiging van de hun toevertrouwde goederen zich slechts door het bewijs van overmacht kunnen bevrijden (1)

De vervoerder in het algemeen, nu, kan door een beding (2) met den afzender de toepasselijkheid van genoemde bepalingen geheel of ten deele uitsluiten; zoo kan overeengekomen worden dat hij tot zijne bevrijding met het bewijs kan vol-

(1) In het derde Hoofdstuk komen we hierop terug.

(2) Er heeft zich verschil van meening voorgedaan ten aanzien der vraag of tot eene dergelijke derogatie een uitdrukkelijk beding vereischt is, of wel de vervoerder er mede kan volstaan de afwijking in zijne reglementen op te nemen, waaraan de afzender zich door het sluiten van het vrachtcontract stilzwijgend onderwerpt. KIST, Beginselen van Handelsrecht, derde deel, blz. 144, is van oordeel, dat »de beperkingen door ondernemers van openbare middelen van vervoer bij hunne reglementen enz. in hunne verplichtingen gemaakt, alleen gelden, wanneer de bevrachter zijne toestemming heeft gegeven."

staan, dat de schade niet aan schuld zijnerzijds te wijten is; ja, het is mogelijk, dat de bewijslast wordt omgekeerd, waardoor op afzender of ontvanger de verplichting rust om schuld bij den vervoerder aan te toonen.

De spoorwegen genieten eene dergelijke vrijheid niet. Men begreep terecht, dat, waren de artikelen 395, 396, 397, 400 en 408 ook ten hunnen aanzien slechts van dispositieven aard, zij ongestraft de voor hen meest voordeelige bedingen betreffende hunne aansprakelijkheid in hunne reglementen zouden kunnen opnemen, daar het publiek in de meeste gevallen geene keus heeft, maar genoodzaakt is van den spoorweg gebruik te maken.

Artikel 423 van het Handelswetboek bepaalt, dat de spoorwegen noch door bijzondere bedingen noch door het opnemen van algemeene bepalingen in hunne reglementen de toepasselijkheid der artikelen 395 (karakter der aansprakelijkheid uit het receptum), 396 (bedrag der schadevergoeding), 397 (aansprakelijkheid voor vertraging), 400 (verantwoordelijkheid voor beambten), 408 (einde der aansprakelijkheid) kunnen uitsluiten of beperken.

De bepaling van artikel 423 is echter niet zonder uitzonderingen.

Door artikel 424 worden, voor de gevallen dat de aard der vervoerde goederen, hunne verpakking, de wijze van transport of andere omstandigheden een bijzonder gevaar opleveren, bedingen toegelaten, die den spoorweg bevrijden van de aansprakelijkheid voor de schade, die van eene dergelijke gevaarlijke omstandigheid het gevolg is. Aan een dergelijk beding is tevens de praesumtio juris verbonden, dat in concreto de schade aan de gevaarlijke omstandigheid moet worden geweten.

In het Betriebsreglement zijn de door artikel 424 veroor-

loofde bedingen opgenomen, zoodat deze geregeld deel uitmaken van het vrachtcontract. (1)

De eenige belangrijke afwijking van het Duitsche recht vinden wij in het *Italiaansche* Wetboek van Koophandel. Wel verklaart artikel 416 van dat wetboek een beding, dat de in artikel 400 vervatte aansprakelijkheid uit het receptum beperkt of opheft, voor ongeldig, maar hierop wordt een uitzondering gemaakt voor het geval, dat de beperking der aansprakelijkheid beantwoordt aan eene evenredige verlaging der transportkosten, bij een speciaal tarief aangeboden.

In landen, waar de staat den spoorwegen ten aanzien van het tariefwezen eene onbeperkte vrijheid laat, zoude eene dergelijke uitzondering het geheele verbod illusoir maken. De spoorwegen zouden dan in hunne tarieven met volle aansprakelijkheid de vrachtprijzen zóó hoog kunnen stellen, dat geen afzender daarvan gebruik wenschte te maken.

In Italie, waar, gelijk wij boven (bl. 72) gezien hebben, in de *Tariffe e Condizioni* het bedrag en de berekening der vrachtprijzen in alle bijzonderheden geregeld zijn, behoort een dergelijk misbruik tot de onmogelijkheden.

Ook ten aanzien der vraag in hoeverre de spoorwegen in *Frankrijk* bevoegd zijn door bedingen met den afzender hunne aansprakelijkheid voor verlies en beschadiging der vervoerde goederen te beperken, bestaat verschil van gevoelen.

Artikel 103 van den Code de Commerce verklaart den vervoerder steeds aansprakelijk behalve in de gevallen van overmacht, waarvan het bestaan — de redactie van het artikel

---

(1) In het derde Hoofdstuk zullen wij dit geheele onderwerp uitvoeriger behandelen.

toont het ten duidelijkste aan — door hem te bewijzen is. Is nu artikel 103 ten aanzien der spoorwegen van dwingenden aard? Of is het hun geoorloofd zoowel aan het formeele deel der bepaling (door omkeering van den bewijslast) als aan het materieele gedeelte (door uitbreiding hunner niet-aansprakelijkheid tot alle gevallen, waarin schuld hunnerzijds ontbreekt) te derogeeren?

De hier gestelde vraag is van groot practisch belang.

Zeer dikwijls toch komt het voor, dat de spoorwegen de hun aangeboden goederen met goedvinden van den afzender, vervoeren „à tarifs réduits sans responsabilité", welk beding ten doel heeft den afzender of ontvanger met het bewijs te belasten, dat een eventueele schade door schuld van den spoorweg is veroorzaakt.

De Fransche jurisprudentie der laatste jaren heeft geregeld aangenomen dat een dergelijke overeenkomst geldig is, dat namelijk artikel 103 C. d. C., bij gemis eener uitdrukkelijke wetsbepaling, geen dwingend recht voor de spoorwegen inhoudt.

Van de talrijke in dezen zin gegeven beslissingen noemen wij een vonnis van de handelsrechtbank te Soissons van 28 October 1881; een vonnis van de handelsrechtbank van Montdidier van 30 December 1881; van die te St. Quentin van 17 November 1881; van die te Montreuil sur Mer van 13 April 1883; een arrest van het Hof van Cassatie van 9 April 1883, een arrest van datzelfde College van 10 Juli 1883, een vonnis van de handelsrechtbank van Narbonne van 29 Januari 1883 enz.

Opmerkelijk is het, dat de *Belgische* jurisprudentie het door de wet van 5 Mei 1872 gewijzigde artikel 103 van het Wetboek van Koophandel, dat woordelijk met het Fransche

artikel overeenstemt, althans wat het formeele gedeelte betreft, voor de spoorwegen tot dwingend recht maakt, ofschoon ook in de Belgische wetgeving eene uitdrukkelijke bepaling hieromtrent ontbreekt. . . . . „La déclaration pure et simple de non-responsabilité" beslist een vonnis van de Brusselsche Handelsrechtbank van 24 Maart 1864, „exigée de l'expéditeur et délivrée par lui n'a pu affranchir l'Etat Belge de la garantie, que la loi lui impose". De uitspraak der Rechtbank is echter minder absoluut dan men uit het hier aangehaalde zoude meenen. Iets verder toch wordt beslist dat „en l'absence de l'indication d'un défaut dans l'emballage ou d'une cause précise et déterminante de nature à justifier l'exonération de cette garantie, semblable déclaration est inefficace".

Waaraan derhalve niet mag worden gederogeerd, is slechts de regeling van den bewijslast; wel mag bedongen worden, dat de vervoerder tot zijne bevrijding niet tot het bewijs van *overmacht* zal beperkt zijn, maar dat hij kan volstaan met het aantoonen van eene „*cause précise et déterminante de nature à justifier l'exonération de cette garantie*", m. a. w. dat het bewijs van *toeval* voldoende is.

Ook in het *Berner* ontwerp komt eene bepaling voor, die den spoorwegen het beperken hunner contractueele aansprakelijkheid welker omvang door de artikelen 29—32 is vastgesteld, verbiedt.

Deze bepaling is vervat in artikel 4 van het tractaat, inhoudende, dat de „Tarife" der bijzondere spoorwegen en spoorwegvereenigingen in zooverre geldig zijn als zij niet met de bepalingen der Conventie strijden.

Het woord „Tarife" heeft in artikel 4 de ruimere beteekenis van „transportvoorwaarden". Behalve op het feit, dat dit woord zeer dikwijls in dien zin gebezigd wordt, kunnen wij

wijzen op de redactie van het ontwerp van 1878, waar gesproken wordt van „besondere Transportbedingungen, welche in die Tarife .... aufgenommen sind", en op de tweede alinea van artikel 4 van het ontwerp van 1881, die ook van de „in den Tarifen enthaltenen Bedingungen" spreekt, en daaronder *alle* transportvoorwaarden verstaat. De Duitsche afgevaardigde, de heer Gerstner, immers, verklaarde in zijn rapport betreffende het artikel uitdrukkelijk: „dasz der in alinea 2 ausgesprochene Grundsatz auch auf diejenigen Transportbedingungen anwendbar ist, welche in erlaubter Weise zwischen dem Absender und der Eisenbahn besonders vereinbart werden, z. B. im Falle des Artikels 31, n°. 2 u. 3, hielt man für selbstverständlich."

Per argumentum a contrario kan men derhalve uit artikel 4 afleiden, dat alle in de spoorwegreglementen vervatte transportvoorwaarden betreffende het internationaal vervoer, die met de bepalingen der Conventie strijden, nietig zijn, dus ook die, welke de aansprakelijkheid der spoorwegen, zooals deze door de artikelen 29—31 wordt bepaald, beperken of uitsluiten.

De Conventie bevat hier eene afwijking van het Duitsche handelswetboek. Dáár wordt door artikel 423 elke derogatie aan de bepalingen der aansprakelijkheid ex recepto, hetzij in de algemeene reglementen, hetzij door middel van een bijzonder beding met den afzender, verboden.

Volgens de Conventie is de laatste wijze van derogatie niet geoorloofd. Terecht toch heeft men begrepen, dat het gevaar alleen in het opnemen eener aansprakelijkheids-beperking in de algemeene reglementen gelegen is, wier inhoud de afzender niet of slechts ten deele kent; dat echter een uitdrukkelijk met een of meer afzenders voor een bepaald transport gesloten beding niet behoeft te worden onmogelijk gemaakt.

HOOFDSTUK III.

VERHOUDING TUSSCHEN DEN SPOORWEG EN DE RECHTHEBBENDEN OP HET GOED.

§ 1.

TOT STAND KOMEN VAN HET VRACHTCONTRACT. VRACHTBRIEF.

Evenals ten aanzien van de in het tweede hoofdstuk behandelde stof kunnen ook hier twee stelsels onderscheiden worden: het Duitsche, waarbij zich behoudens enkele afwijkingen Rusland, Zwitserland, Nederland en Italië aansluiten en het Fransch-Belgische.

Het principieele verschil tusschen beide stelsels bestaat hierin, dat in het eerste het contract van spoorweggoederenvervoer aan een bepaalden vorm gebonden is, terwijl dit in het tweede stelsel niet het geval is.

Eerste stelsel. — Hetzij door de wet, hetzij door de algemeene geldende spoorweg-reglementen is hier voor het sluiten van het spoorwegvrachtcontract een bepaalde vorm voorgeschreven.

Die vorm bestaat in het opmaken van eene schriftelijke akte, den vrachtbrief.

In het *Duitsche* handelswetboek wordt van den vrachtbrief alleen melding gemaakt ten aanzien van het vrachtcontract in het algemeen: artikel 391 bepaalt, dat hij tot bewijs strekt tusschen afzender en vervoerder; als vormvereischte voor het spoorwegcontract komt hij aldaar niet voor (1).

Wordt dus van staatswege het sluiten der overeenkomsten aan geen vorm gebonden, vrijwillig hebben zich de Duitsche spoorwegen aan eene bepaling van dergelijke strekking onderworpen.

§ 49 van het Betriebsreglement verklaart, dat het vrachtcontract gesloten wordt door het opmaken van een vrachtbrief van de zijde des afzenders en het stempelen daarvan door den spoorweg als bewijs van de in ontvangstneming der goederen.

Niettegenstaande deze bepaling vindt men bij sommige schrijvers de meening uitgesproken, dat het vrachtcontract aan *geen* vorm gebonden, de vrachtbrief *geen* essentieel vereischte voor het tot stand komen daarvan is.

Deze stelling wordt o. a. verdedigd door Eger (Frachtrecht I pag. 64) die zich beroept op artikel 317 H.G.B., volgens hetwelk geene handelsovereenkomst behalve de in de wet als zoodanig aangewezene, aan eenigen vorm gebonden is.

Wel erkent Eger dat partijen aan deze bepaling kunnen derogeeren en de geldigheid eener handelsovereenkomst van het bestaan van schrifturen afhankelijk kunnen maken, doch eene dergelijke afwijking van artikel 317 moet, volgens hem, *expressis verbis* bedongen zijn. § 49, nu, bevat naar zijne

---

(1) »Weder hängt die Giltigkeit des Frachtvertrages von der Ausstellung des Frachtbriefes ab, noch bildet derselbe das alleinige Beweismittel für den Vertrag und seine Modalitäten, seine Ausstellung ist nach art. 391 nur fakultativ, nicht obligatorisch." EGER I pag. 41.

meening, zulk een uitdrukkelijk beding niet. § 49 zegt slechts: „der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes, etc. geschlossen”, en bevat dus slechts „die Abrede einer schriftlichen Abfassung des Frachtvertrages in bestimmter Form”, zonder te bepalen dat die vorm een essentieel vereischte voor het bestaan der overeenkomst is.

Eene door Eger geciteerde uitspraak van het Reichs-Ober-Handelsgericht van 24 September 1875 huldigt dezelfde meening en erkent eveneens, dat § 49 B. R. het spoorweg-vrachtcontract niet tot eene formeele overeenkomst maakt, waar zij zegt: „Eine Eisenbahn, welche sich über den von ihr übernommenen Transport ausnahmsweise keinen Frachtbrief ausstellen läszt, kann keine Vermuthung dafür, dasz sie den Transport nur unter den Bedingungen des Betriebreglements übernommen, für sich beanspruchen”.

De *geldigheid* van het zonder het opmaken van een vrachtbrief gesloten contract wordt derhalve door dit arrest niet in twijfel getrokken; de vraag betreft alleen den *inhoud*.

Wij kunnen ons met de ook door dit arrest gehuldigde theorie van Eger niet vereenigen.

In de eerste plaats wordt nergens voorgeschreven dat eene derogatie aan artikel 317 van het handelswetboek *expressis verbis* moet geschieden.

Vervolgens is het zonder eenigen twijfel de *bedoeling* van § 49 van het Betriebsreglement, — mogen ook al de *woorden* eene andere opvatting toelaten, — het vrachtcontract aan een vorm te binden.

Waar nu ter derogatie geen beding *expressis verbis* vereischt wordt, daar is de bedoeling om te derogeeren zeker voldoende.

Heeft dus het opmaken en afstempelen van een vrachtbrief niet plaats gehad, dan is geen vrachtcontract tot stand gekomen.

Deze afstempeling is echter niet het eenige vereischte; ook de werkelijke overgifte en in ontvangstneming der goederen moet hebben plaats gehad; zonder deze is geen vrachtcontract denkbaar.

Wel bepaalt § 49, dat het opdrukken van den stempel als bewijs geldt van de in ontvangstneming van het goed, doch het hierin gelegen vermoeden is slechts eene praesumtio juris, niet juris et de jure (1).

Steeds zal de spoorweg, niettegenstaande het aanwezig zijn van een gestempelden vrachtbrief, mogen bewijzen, dat in werkelijkheid geene goederen door hem zijn in ontvangst genomen en er dus geen vrachtcontract bestaat.

Heeft wèl eene in ontvangstneming der goederen plaats gehad, doch is de vrachtbrief door een hiertoe niet bevoegd persoon gestempeld, dan zal zich de spoorweg tot zijne bevrijding nimmer op die onbevoegdheid kunnen beroepen.

De vrachtbrief blijft gedurende het vervoer van het goed in handen van den spoorweg; het afgeven van een „Ladeschein" (2) is bij het spoorwegverkeer niet gebruikelijk; de afzender is dus volgens het Handelswetboek van elk bewijsmiddel tegen den spoorweg verstoken, daar de door sommige lijnen afgegeven reçus „Aufnahmescheine" meestal zeer onvoldoende zijn.

---

(1) Vgl. de beslissing van het Reichs-Ober-Handelsgericht voorkomende in Deel 9 pag. 440 der Entscheidungen.

(2) De »Ladeschein", een eigenaardigheid van het Duitsche recht, is het cognossement voor het vervoer te lande. Volgens artikel 413 en volgende van het handelswetboek wordt hij den afzender, krachtens een speciaal daartoe tusschen hem en den vervoerder gesloten overeenkomst, uitgereikt, verplicht hij den laatste, wiens onderteekening hij bevat, tot aflevering van de goederen aan den houder, vormt hij den grondslag voor de rechtsverhouding tusschen vervoerder en ontvanger, ontneemt hij den afzender het recht door een contra-order de goederen aan een niet door zijn bezit gelegitimeerden ontvanger af te leveren, en is hij, evenals het cognossement, endossabel.

In § 50, n⁰. 5 van het B. R. is daarom den afzender het recht gegeven, voor zooverre de hem overeenkomstig de bijzondere voorschriften van den spoorweg uitgereikte reçu's niet voldoende zijn, een dubbel van den vrachtbrief te vorderen, door het spoorwegbestuur van het woord „duplikaat" te voorzien.

De reglementen van 1 Maart 1862 en 1 Maart 1865 gaven den afzender het recht om bij onvoldoendheid der bovenbedoelde reçu's „Empfangsbescheinigungen" te vorderen. Men veronderstelde, dat deze den volledigen inhoud van den vrachtbrief zouden hebben. Toen echter de praktijk aan deze verwachting niet beantwoordde, werd de bepaling in bovenvermelden zin gewijzigd.

Het duplikaat heeft, volgens alinea 2 van § 50 n⁰. 5, noch de kracht van den vrachtbrief, noch die van een „Ladeschein". Het heeft geen ander karakter dan dat van eene quitantie voor de in ontvangstneming. Het is louter bewijsstuk; door de overdracht van dat stuk aan een derde wordt de verhouding tusschen partijen in geenen deele gewijzigd.

Reeds zijn er pogingen aangewend om het uitreiken van een „Ladeschein" bij het spoorwegtransport verplichtend te maken.

Het „Vereins-reglement" van 1 Maart 1862 en het Bonds-reglement van 10 Juni 1870 hielden het verbod in van de afgifte van genoemd stuk. De Oostenrijksche handel, nu, begon weldra met klem er op aan te dringen niet alleen dit verbod te schrappen, maar zelfs het afgeven van een „Ladeschein" verplichtend te stellen, er op wijzende, dat alleen zoodoende de verpanding en vervreemding van de verzonden goederen, vóór dat zij hunne bestemming bereikt hebben, en tevens de omzet en het gebruik maken van een voordeelige conjunctuur reeds gedurende het transport mogelijk zouden worden.

Van de zijde der spoorwegen werden tegen eene verplichte invoering van den „Ladeschein" met het oog op de daaraan verbonden verzwaring hunner aansprakelijkheid allerlei bezwaren gemaakt.

Men koos daarop den middenweg, schrapte het verbod en liet voor het overige aan partijen alle vrijheid.

Voor den inhoud van den vrachtbrief worden zoowel door het handelswetboek als door het reglement verschillende vereischten gesteld.

Artikel 392 H.G.B. bepaalt dat de vrachtbrief moet bevatten:

1) de aanduiding van hoedanigheid, hoeveelheid en kenmerken der vervoerde goederen.

2) den naam en de woonplaats van den vervoerder;

3) den naam van den afzender;

4) den naam van den geadresseerde;

5) de plaats van aflevering;

6) de bepaling van den vrachtprijs;

7) tijd- en plaatsdatum;

8) eventueele speciale bedingeu, voornamelijk ten aanzien van den transporttijd en de schadevergoeding in geval van vertraging.

Het verdient opmerking, dat het handelswetboek niet de onderteekening van den afzender vordert. Bij de beraadslagingen (1) werden van verschillende zijden voorstellen gedaan om het vereischte der onderteekening in de wet op te nemen. Men voerde aan, dat, de onderteekening noodig werd gemaakt door de bepaling van het voorafgaande artikel 391, die den

(1) Zie Protoc. pag. 781, 782,

vrachtbrief het karakter van een bewijs ten behoeve van den vervoerder geeft.

De meerderheid der Commissie oordeelde echter het verplicht stellen der onderteekening te bezwarend voor den handel om het in de wet op te nemen. Bij haar besliste in de eerste plaats de overweging, dat door het vereischen der handteekening, de chefs der aanzienlijke handelshuizen bij elk der vele zendingen, die dagelijks door hen geschieden, persoonlijk tot de expeditie zouden moeten medewerken, in plaats van die aan ondergeschikte bedienden, zooals algemeen gebruikelijk is, te kunnen overlaten.

De bepaling van artikel 391 H.G.B. stond, meende men, aan het niet-opnemen van het vereischte van onderteekening niet in den weg. Die bepaling, toch, had slechts de strekking te verklaren, dat de vrachtbrief geen voorwaarde voor de geldigheid van het vrachtcontract, doch slechts een bewijsmiddel is; het artikel had geenszins ten doel aan te wijzen, onder welke voorwaarden en in hoeverre de vrachtbrief bewijs oplevert.

Ontegenzeggelijk is de waarde die de vrachtbrief voor den vervoerder heeft, door het niet-vereischt zijn van de onderteekening des afzenders, in verband met de bepalingen van het Duitsche procesrecht, zeer verminderd.

Zoo kan de vervoerder, wanneer de afzender den vrachtbrief niet onderteekend heeft, zich niet beroepen op de bepaling van § 381 der Civilprocesz-ordnung, volgens welke onderhandsche akten, voor zoover zij door hem, van wien zij afkomstig zijn, onderteekend zijn, het volle bewijs opleveren, dat de daarin vervatte verklaringen door den onderteekenaar zijn afgegeven (1).

---

(1) § 381 C. P. O. luidt: »Privat-urkunden begründen, sofern sie von den

Overeenkomstig de beginselen van het Duitsche handelswetboek heeft ook het Betriebsreglement de onderteekening facultatief gesteld; § 50 no. 3 alinea 1 laat naast de handteekening des afzenders eene gedrukte of gestempelde aanduiding van zijn naam toe.

De vereischten door de handelswet gesteld worden in § 50 van het Reglement herhaald en aangevuld.

In vijf gevallen worden aldaar voor het vervoer van meerdere goederen afzonderlijke vrachtbrieven vereischt.

In de eerste plaats moeten goederen, die slechts onder zekere voorwaarden tot het transport worden toegelaten van een vrachtbrief vergezeld zijn, die niet tevens de opgave van andere voorwerpen bevat.

Ditzelfde geldt voor de goederen, welker op- en afladen door den afzender en den ontvanger wordt verricht en voor die waren, welke binnen het bereik vallen van tol- of belastingvoorschriften.

In de vierde plaats mogen in denzelfden vrachtbrief slechts zoodanige goederen opgenomen worden, die zonder nadeel met anderen kunnen worden te zamen geladen; ten vijfde moet de afzender bij het verzenden van wagenladingen voor iederen wagen een afzonderlijken vrachtbrief medegeven.

§ 50 van het Vereins-Betriebsreglement bevat in n°. 3 alinea 3 eene belangrijke bepaling ten aanzien van de te volgen route, wanneer meerdere wegen afzendings- en bestemmingsplaats verbinden. De afzender heeft het recht op den vrachtbrief

---

Ausstellern unterschrieben oder mittelst gerichtlich oder notariell beglaubigten Handzeichens unterzeichnet sind, vollen Beweis dafür, dasz die in denselben enthaltenen Erklärungen von den Ausstellern abgegeben sind."

de route aan te wijzen, eene onder den naam van „Instradirungsrecht" bekende bevoegdheid.

Het spreekt van zelf, dat de afzender van dit recht geen gebruik kan maken, wanneer hij op bijzondere, slechts onder afstand van de keuze der route toegekende voordeelen, aanspraak maakt.

Wanneer dus b.v. bij een tusschen meerdere lijnen tot stand gekomen overeenkomst tot verdeeling van het verkeer (partage du trafic) gedurende de eene maand deze, gedurende de andere maand gene route uitsluitend te volgen is en daarvoor lagere tarieven zijn vastgesteld, dan is de afzender, indien hij op die lagere tarieven aanspraak maakt, tot de voor iedere maand voorgeschreven route beperkt.

Heeft de afzender in den vrachtbrief geene keuze gedaan, dan treedt de spoorweg volgens § 50, 3° al. 3 als zijn negotiorum gestor op en bepaalt voor risico van den eerste de route, die hem het meest in diens belang schijnt.

De beteekenis van de in § 50, 3° voorkomende woorden „auf Gefahr des Absenders" is zonder twijfel deze, dat de afzender de gevolgen draagt van eene ongelukkige keuze, waarbij den spoorweg geen schuld kan worden te laste gelegd, dat de afzender de schade draagt, gedurende het transport door overmacht aan de goederen toegebracht, zij het ook dat die schade zoude zijn voorkomen, indien de spoorweg eene andere route gekozen had.

Voor het overige blijft de spoorweg volgens de artikelen 401 en 395 en volgende van het Handelswetboek tegenover dien afzender aansprakelijk. Schade, dus, waarvan de oorzaak eene andere is dan *vis major* zal steeds moeten worden vergoed.

Opmerkelijk is een verschil tusschen het Duitsche Betriebs-

reglement en dat van het Verein ten aanzien van het hier behandelde onderwerp (1).

Volgens het laatste is, gelijk wij gezien hebben, de afzender geheel vrij in het bepalen der route, het eerste daarentegen geeft hem die bevoegdheid niet, doch staat alleen toe, dat hij, voor het geval, dat er gedurende het transport douane-formaliteiten te vervullen zijn en verschillende wegen naar de bestemmingsplaats voeren, het douanekantoor bepale, waar hij wil, dat het goed de formaliteiten zal ondergaan.

Ten slotte bevat § 50 eene bepaling betreffende de *bewijskracht* van den vrachtbrief, die gedeeltelijk eene herhaling, gedeeltelijk eene beperking van artikel 391 H.G.B. is.

Volgens dit artikel dient de vrachtbrief als bewijs van het vrachtcontract tusschen afzender en vervoerder.

De bewijskracht van den vrachtbrief is veel omvattend: zij strekt zich uit tot den geheelen omvang van het vrachtcontract (2), voornamelijk wat de hoeveelheid der vervoerde goederen betreft. De vrachtbrief levert niet alleen bewijs op tusschen afzender en vervoerder, maar tusschen alle, bij het vervoer betrokken personen, met name de verdere vervoerders en den geadresseerde.

Een argumentum a contrario, dat tot ontkenning van de bewijskracht des vrachtbriefs tusschen andere personen dan den afzender en den eersten vervoerder zoude leiden, mag aan artikel 391 H.G.B. niet worden ontleend.

---

(1) Thöl, (Transportgewerbe pag. 123) en Eger (Frachtrecht I pag. 104) hebben dit verschil over het hoofd gezien en hebben, in de meening van § 50 van het Duitsche Reglement te citeeren, § 50 van het Vereins-betriebsreglement aangehaald.

(2) Beslist in eene uitspraak van het Reichs-Ober-Handelsgericht van 17 Oct. 1873, Entscheidungen deel 11 blz. 209 (212).

In de eerste plaats werd bij de beraadslaging over het artikel (1) opgemerkt, „dasz es sich hier *zunächzt* nur um das Verhältnisz zwischen dem Frachtführer und dem Absender handle". Ten aanzien van de overige bij het vrachtcontract betrokken personen werd dus niet beslist.

Voorts is, gelijk wij boven (blz. 107) gezien hebben, voor de bewijskracht van den vrachtbrief niet vereischt, dat deze door den afzender onderteekend zij en vloeit zij voort uit de met elkander overeenstemmende handelingen van het opstellen van den vrachtbrief door den afzender en het zonder tegenspraak aannemen daarvan door den vervoerder. Volgens hetzelfde beginsel nu zal ook het toetreden tot het vrachtcontract door de volgende vervoerders en den ontvanger, een toetreden dat uit het overnemen van goed en vrachtbrief blijkt, voor de bewijskracht van dezen laatste ten hunnen aanzien voldoende zijn.

Tegenbewijs tegen den inhoud van den vrachtbrief is natuurlijk niet uitgesloten.

Daar de vrachtbrief *bewijsmiddel*, zijne afgifte door den afzender geen *rechtsfeit* is, met daaraan verbonden rechtsgevolgen, spreekt het van zelf, dat, waar de wet geene uitdrukkelijke verklaring van het tegendeel inhoudt, tegenbewijs tegen zijn inhoud is toegelaten.

Dit tegenbewijs kan van de meest verschillende soort zijn; eenerzijds kan de geldigheid van het contract worden betwist door een beroep op de onbekwaamheid van partijen, dwaling, enz.; anderzijds kunnen uitdrukkelijke en stilzwijgende bedingen die niet in den vrachtbrief zijn opgenomen en zijn inhoud wijzigen daartegen worden aangevoerd; of wel partijen kun-

(1) Zie Protoc. pag. 1228.

nen bewijzen, dat ten aanzien van in den vrachtbrief vervatte opgaven betreffende de hoeveelheid der goederen, (1) den tijd van vervoer enz. eene, zij het ook aan de geldigheid van het contract niet in den weg staande dwaling heeft plaats gehad.

Eene tweede wijze van beperking of vernietiging der bewijskracht van den vrachtbrief is het daarin opnemen van clausulen, welke eene zoodanige strekking hebben.

Vooral ten aanzien van de in den vrachtbrief voorkomende opgaven van gewicht en hoeveelheid zijn dergelijke clausulen niet ongebruikelijk.

Door tal van rechterlijke beslissingen is de geldigheid van bedoelde bedingen erkend.

„Durch den Vermerk im Frachtbriefe: »*Da die Ballen dem Schiffer nicht vorgewogen wurden, so kann er für einen allenfallsigen Manko nicht aufkommen*«, ist die Beweiskraft des Frachtbriefs hinsichtlich der Gewichtsangabe völlig beseitigt"; besliste het Reichs-Ober-Handelsgericht bij arrest van 10 December 1872. Entsch. Deel 8, pag. 196, 197.

Eveneens verklaarde het Oberst Bayr. Gerichtshof te München bij arrest van 2 Maart 1872 (Bayr. Erk. Sammlg. H. R. I, 220):

„Dem Frachtbriefe kann durch beigefügte Einschränkungen wie z. B. hinsichtlich der Gewichtsangabe durch den Zusatz einer Eisenbahnverwaltung »*wegen Andrangs nicht gewogen*« die Beweiskraft entzogen werden."

Men late zich door de woorden van deze beslissing er niet toe brengen om te meenen, dat eene eenzijdige op den vracht-

---

(1) Gegen den Inhalt des Frachtbriefs betreffs der angegebenen Quantität des Frachtguts (Zahl der Transportstücke) ist Gegenbeweis zulässig." Erkend door het R. O. H. G. bij beslissing van 4 October 1872. Entsch. Deel 7, pag. 216—218.

brief voorkomende verklaring van den spoorweg voldoende is om zijne bewijskracht te beperken.

Steeds is hiertoe een, zij het ook stilzwijgend, met den afzender gesloten beding vereischt.

Een dergelijk stilzwijgend beding moet geacht worden aanwezig te zijn, wanneer de bedoelde clausule door den spoorweg vóór de afstempeling van dien vrachtbrief daarop is geplaatst en de afzender tegen die afstempeling geene bedenkingen maakt.

Volgens § 50, n°. 2, alinea 3 toch, heeft de afzender het recht te verlangen, dat het stempelen van den vrachtbrief in zijne tegenwoordigheid geschiede.

Is hij nu daarbij niet tegenwoordig of maakt hij, zoo hij aanwezig is, tegen het stempelen geen bezwaar, dan moet men aannemen, dat hij in den vrachtbrief zooals die op het oogenblik van het opdrukken van den stempel, m. a. w. van het sluiten van het vrachtcontract, luidt, dus tevens in alle eventueele door den spoorweg daarop geplaatste clausulen, toestemt.

Eéne de bewijskracht van den vrachtbrief beperkende clausule is implicite in alle vrachtbrieven vervat, ten gevolge van hunne verwijzing naar het Betriebsreglement.

Deze beperking betreft de opgaven van gewicht of hoeveelheid van die goederen, die door afzender en ontvanger worden op- en afgeladen.

Die opgaven hebben volgens § 50, n°. 2, alinea 1 B.R. alleen dàn bewijskracht, wanneer de goederen vooraf gewogen zijn of hun aantal is vastgesteld en gewicht of hoeveelheid door den spoorweg, het eerste door middel van den weegstempel, op den vrachtbrief zijn aangeduid.

Op verlangen van den afzender is de spoorweg verplicht tegen eene door de bevoegde autoriteit te bepalen vergoeding

gewicht of hoeveelheid te doen vaststellen, voor zooverre dit n.l. zonder belangrijk oponthoud kan geschieden en de in het station aanwezige weegtoestellen daartoe voldoende zijn.

De afzender vult den vrachtbrief in en overhandigt hem daarop aan den spoorweg, die door opdrukken van den stempel het vrachtcontract tot stand brengt. De in den vrachtbrief voorkomende opgaven betreffende de soort en de eigenschappen der ten vervoer aangeboden goederen zullen den spoorweg in den regel tot leiddraad strekken bij de beoordeeling of de goederen behooren tot dezulke, welker transport niet of slechts voorwaardelijk is toegelaten.

Een onderzoek der goederen zelve, zal vooral wanneer deze verpakt zijn, voor den spoorweg in de meeste gevallen hoogstbezwaarlijk zijn.

Het is daarom billijk, dat in § 50, n°. 4, van het Reglement eene bepaling is opgenomen, waardoor de spoorweg alleen met de in den vrachtbrief voorkomende opgaven rekening heeft te houden.

Volgens die bepaling toch staat de afzender voor de juistheid dier opgaven in en draagt hij alle gevolgen die uit onjuiste, onnauwkeurige of onduidelijke opgaven voortvloeien. Zij het ook, dat de onjuistheid dier opgave aanstonds in het oog valt, nimmer zal de afzender den spoorweg kunnen tegenwerpen, dat deze van de onjuistheid kennis droeg, het vervoer onder die omstandigheden niet had behoeven te verrichten en dus mede-aansprakelijk is voor de gevolgen (1).

Die gevolgen kunnen van verschillenden aard zijn. In de

(1) Zie EGER, Frachtrecht I pag 106. Allicht zoude men door de bepaling van § 50 no. 4 alinea 2, die den spoorweg de bevoegdheid geeft den vrachtbrief te controleeren, tot het tegendeel besluiten.

meeste gevallen zullen zij bestaan in schade aan den spoorweg of andere goederen toegebracht door het vervoer van voorwerpen, die zich niet of slechts in eene bijzondere verpakking tot het transport leenen, of wel die niet met andere goederen mogen worden te zamen geladen.

Heeft de afzender die goederen onder een andere benaming in den vrachtbrief aangeduid en de spoorweg niet de noodige voorzorgen bij het transport genomen, dan is de eerste voor het daaruit ontstane nadeel verantwoordelijk.

Voor zoover het schade betreft aan de goederen van anderen toegebracht, blijft de spoorweg natuurlijk jegens hen volgens de artikelen 395 en volgende van het Handelswetboek aansprakelijk. Hij heeft dan echter voor de door hem betaalde vergoeding verhaal op den afzender.

Het Reglement heeft, intusschen, gezorgd, dat de spoorweg zich niet noodeloos aan eene dergelijke aansprakelijkheid jegens derden behoeft bloot te stellen. Volgens alinea 2 van § 50, n^{0}. 4 heeft hij steeds de bevoegdheid een onderzoek in te stellen naar de juistheid der opgaven van den vrachtbrief. In de meeste gevallen zal de spoorweg van dit recht geen gebruik maken, daar hem hiertoe eensdeels de tijd ontbreekt, anderdeels, gelijk wij gezien hebben, de nadeelige gevolgen van de onjuistheid der opgaven ten slotte geheel ten laste van den afzender komen.

Alleen zal een onderzoek naar de juistheid der gewichtsopgave niet zelden voorkomen.

Zoodanig onderzoek toch, vereischt weinig tijd; voorts is aan de onjuiste gewichtsopgave volgens § 50, n^{0}. 4, alinea 3 een conventioneele boete voor den afzender verbonden, behalve natuurlijk de bijbetaling der te weinig berekende vracht.

Reeds het feit der onjuiste opgave, onverschillig of het

transport werkelijk gevolgd is of niet, is voldoende om de boete te doen verschuldigd zijn. Deze toch draagt geenszins het karakter eener schadevergoeding; zij is een straf voor de onjuistheid der opgave.

Het beding van deze straf wordt volgens § 50, n°. 4, al. 3 door de bijzondere spoorwegreglementen bepaald (1).

Ten aanzien van het tot stand komen van het vrachtcontract komen de beginselen der *Russische* wet grootendeels met die van het Duitsche recht overeen. Ook hier (2) is het vrachtcontract gesloten wanneer de spoorweg goed en vrachtbrief heeft overgenomen en tot bewijs daarvan den laatste heeft gestempeld.

Heeft, echter, het uitreiken van een dubbel van den vrachtbrief volgens § 50, n°. 5 van het Duitsche B. R. slechts op verzoek van den afzender plaats, door de Russische wet wordt in artikel 62 de aanwezigheid van een door den spoorweg gestempeld duplikaat *verplichtend* gesteld.

De vereischten voor den inhoud van den vrachtbrief (3) komen in hoofdzaak met die van het Duitsche handelswetboek en reglement overeen.

Echt Russisch is de bepaling van de laatste alinea van artikel 57, volgens welke het opnemen van opgaven en aanduidingen, en het bijvoegen van papieren, voor zoover in dit opnemen en bijvoegen door de wet niet voorzien is, slechts

---

(1) Zoo vinden wij in art. 14 no. 2 van het »Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement" als straf bepaald het dubbele van het vrachtverschil over den geheelen te doorloopen afstand. Volgens diezelfde bepaling strekt de boete ten voordeele van den spoorweg die de onjuistheid ontdekt heeft.

(2) Zie art. 61 der wet.

(3) Te vinden in art. 57 der wet.

met toestemming van het ministerie der middelen van verkeer kan geschieden. Het inlasschen der boven behandelde clausulen, die de bewijskracht van den vrachtbrief, ten aanzien van gewicht en hoeveelheid der goederen, beperken en voor den spoorweg dikwijls van het grootste belang zijn, wordt hierdoor zeer bemoeilijkt.

In het opnemen van deze clausulen, toch, wordt door de wet niet voorzien.

Wel zegt artikel 57, 1a. *e*, dat de vrachtbrief moet bevatten „die Benennung des Guts, das Gewicht desselben oder die die Gewichtsangabe ersetzenden Bemerkungen welche im Tarif der Versandbahn gefordert werden", maar de bedoelde clausulen hebben juist ten doel, de gewichtsopgave, waar die wèl in den vrachtbrief voorkomt, van hare bewijskracht te ontdoen.

Het eenige principieele verschil tusschen het *Nederlandsche* en het Duitsche recht in dit opzicht, bestaat hierin, dat in het eerste zoowel door artikel 90 W. v. K. als door artikel 49 n°. 3 van het Transportreglement de onderteekening van den vrachtbrief door den afzender gevorderd wordt. Door dit vereischte kan de spoorweg, zoo de vrachtbrief door den afzender is erkend of voor erkend moet worden gehouden, zich tegenover hem en zijne rechtverkrijgenden op de bepaling van artikel 1912 B. W., betreffende de kracht van onderhandsche akten, beroepen.

Het verdient opmerking, dat het *Zwitsersche* Obligatiënrecht, dat in den 17en Titel het vervoercontract te land zeer uitvoerig regelt, van den vrachtbrief geene melding maakt.

Deze komt alleen voor in de spoorwegwetgeving, waar hij volgens art. 8 der wet van 20 Maart 1875 en § 90 van het

Transportreglement dezelfde rol vervult als in het boven behandelde recht van Duitschland, Rusland en Nederland.

Artikel 8 van genoemde wet zondert echter het lokaalverkeer uit, waarvoor de reglementaire bepalingen van kracht blijven volgens welke goederen zonder vrachtbrief, of met een onvolledigen vrachtbrief kunnen worden vervoerd.

Niet onbelangrijk is de bepaling van artikel 9, n^0. 10 derzelfde wet. Hebben partijen bijzondere bedingen gemaakt, dan moeten ook deze in den vrachtbrief worden opgenomen.

Door deze bepaling wordt uitgesloten elk beroep op een niet in den vrachtbrief voorkomend nevenbeding, dat de inhoud van den vrachtbrief hetzij aanvult, hetzij wijzigt, m. a. w. is daardoor de vrachtbrief tot het *eenige* bewijsmiddel van het vrachtcontract gemaakt.

Voor het vrachtcontract in het algemeen vervult volgens het *Italiaansche* Wetboek van Koophandel de vrachtbrief dezelfde rol als in het bovenbehandelde recht.

Het eenige en niet onbelangrijke verschil is dit, dat hij volgens art. 389 alinea 2 van laatstgenoemd wetboek ook aan order of aan toonder kan luiden. Volgens artikel 390, n^0. 4 van hetzelfde wetboek wordt, om dien vrachtbrief het karakter van order- of toonderpapier te geven, vereischt, dat dit uitdrukkelijk daarop vermeld zij.

Over de bezwaren, die hieruit in verband met het niet-endossabel zijn van den vrachtbrief in het recht der andere staten voortvloeien, zullen wij in een volgend hoofdstuk het een en ander mededeelen.

Hier kunnen wij volstaan met er op te wijzen, dat de Nederlandsche koopman bv. wien door den geadresseerde het

aan order luidende duplikaat (1) van den vrachtbrief is geëndosseerd, door dit endossement in geenen deele tegenover den geadresseerde gewaarborgd is; de Nederlandsche wet, toch, kent slechts een beperkt aantal soorten van endossabel papier, met name den wissel en wat daartoe gerekend kan worden, het cognossement en den bodemerijbrief.

De Nederlandsche rechter zal dus den houder van het vrachtbrief-duplikaat niet-ontvankelijk verklaren in zijne vordering, terwijl de vervoerder nog steeds den in den vrachtbrief vermelden afzender en geadresseerde als zoodanig kan erkennen.

Het spoorwegvrachtcontract is ook in Italie aan een vorm gebonden. Deze vorm is echter niet het stempelen van den vrachtbrief, maar het afgeven van een reçu, voorzien van den stempel van den spoorweg (2).

Dit reçu wordt den afzender, zoodra de in ontvangstneming der goederen heeft plaats gehad, ter hand gesteld; het moet geheel geschreven zijn door den spoorwegbeambte die het uitreikt; is dit niet het geval, dan heeft het tegen den spoorweg geen bewijskracht (3).

De vrachtbrief is geen essentieel vereischte voor het tot stand komen van het vrachtcontract; volgens artikel 92 echter der T. e. C. behoeft de spoorweg, geene goederen aan te nemen, die niet van een geleibrief voorzien zijn (4).

---

(1) Volgens artikel 392 is de vervoerder steeds verplicht den afzender een duplikaat van den vrachtbrief uit te reiken.

(2) Artikel 94 alinea 3 van de Tariffe e Condizioni luidt: «Il contratto di trasporto s'intendera concluso col rilascio della ricevuta».

(3) Artikel 94 alinea 1 en 2, T. e C.

(4) Artikel 92: «Per ottenere il transporto di merci e di altre cose (esclusi i bagagli ed i cani accompagnati dal viaggiatore) è necessaria una richiesta in iscritto....»

Opmerkelijk is het, dat in genoemd artikel het woord „vrachtbrief" niet voorkomt, maar aldaar gesproken wordt van een „richiesta di spedizione", die voor ijlgoed den naam van „nota di spedizione", voor vrachtgoed dien van „lettera di porto" draagt (1).

Het karakter en de vereischten van de „richiesta di spedizione" komen in hoofdzaak met die van den vrachtbrief overeen.

Ook van haar moet den afzender op zijn verzoek een dubbel worden afgegeven. Deze bepaling komt in de Tariffe e Condizione zelven niet voor, doch is vervat in artikel 14 alinea 2 van de „*istruzioni per l'applicazione delle tariffe*" (Milano 1885, Tip. Pirola).

De „richiesta di spedizione" geheel met den vrachtbrief gelijkstellende, verklaart genoemd artikel 14, dat de afzender „*a termini dell' art.* 392 *del Codice di commercio*" een duplikaat kan vorderen. Hij zelf moet daartoe een tweede exemplaar van de „richiesta" aanbieden, dat hem door den spoorwegbeambte na eene vergelijking met het andere exemplaar, eerst bij het vertrek, voorzien van eene quitantie voor de in ontvangst neming der goederen, wordt teruggegeven.

Tweede stelsel. In het *Fransche* recht is het spoorwegvrachtcontract aan geen bepaalden vorm gebonden.

Oogenschijnlijk wordt in artikel 101 van den Code de Commerce het bestaan van het vrachtcontract in het algemeen van den vrachtbrief afhankelijk gemaakt. „La lettre de voi-

---

(1) Uitdrukkelijk wordt in een aan artikel 92 toegevoegde noot verklaard dat: «le locuzioni *nota di spedizione e lettera di porto* sostituiscono quella di *lettera di vettura* usata nel Codice di commercio».

ture", zegt dit artikel, „*forme un contrat* entre l'expéditeur et le voitutier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier". Men is het er echter algemeen over eens, dat de redactie der wet hier onjuist is. Reeds door den overeenstemmenden wil van partijen komt het vrachtcontract tot stand, de vrachtbrief dient slechts tot bewijs daarvan (1).

Onder de door art. 102 gestelde vereischten voor den inhoud van dien vrachtbrief, die overigens in hoofdzaak met die van het Duitsche recht overeenstemmen, komt ook de *onderteekening* van den afzender voor; door deze bepaling kan de vrachtbrief ten behoeve van den vervoerder de kracht

---

(1) «L'article 101 du Code de Commerce», zegt DUVERDY, Traité du Contrat de Transport no. 9, blz. 7, «dit que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier. D'après ce qui précède, on comprend que le mot *forme* de cet article n'est pas juridiquement exact. En effet le contrat existe avant la rédaction de la lettre de voiture, il est formé dès qu'il y a accord entre les parties. La lettre de voiture est seulement destinée à constater ce qui a été convenu et arrêté par les contractants. Il faudrait donc pour que le texte de l'article 101 ne parût pas attribuer à la lettre de voiture un autre effet que celui qu'elle doit avoir, que le mot *forme* fût remplacé par le mot *constate.*»

Men vergelijke hiermede hetgeen door Prof. BRAVARD-VEYRIÈRES in zijn Traité de Droit Commercial, blz. 393, gezegd wordt:

«Aux termes de l'art. 101 la lettre de voiture forme un contrat. Cet article ne dit pas, comme l'ont supposé bon nombre d'auteurs, que le contrat de transport se forme par la lettre de voiture, non: entendre ainsi cet article, ce serait dénaturer le contrat de transport, en faire un contrat littéral ou solennel de consensuel qu'il est et devait être nécessairement. La lettre de voiture forme un contrat, c'est-à-dire que les énonciations qui s'y trouvent sont obligatoires, tiennent lieu de loi aux parties, qui les ont consenties.»

»Aux termes de l'art. 101" zeggen LYON-CAEN en RENAULT in hun *Précis de Droit Commercial* blz. 464, »la lettre de voiture forme le contrat de transport. Si l'on entendait cela littéralement, on devrait dire que le contrat de transport est un contrat solennel qui n'est parfait que par la confection de l'écrit appelé *lettre de voiture.* Mais telle n'est pas la signification de cette disposition fort mal conçue. Un écrit ne peut être utile que pour la preuve en cas de contestation; le contrat existe par cela seul qu'il y a eu remise des marchandises dont le transport a été convenu."

verkrijgen, die door artikel 1328 Code Civil aan een „*acte sous seing privé* reconnu par celui, auquel on l'oppose ou légalement tenu pour reconnu", wordt toegekend (1).

Voor het tot stand komen van het spoorwegvrachtcontract is de vrachtbrief geen vereischte.

Volgens § 49 van het Cahier des Charges kan de afzender verlangen dat een vrachtbrief worde opgemaakt en hem daarvan een duplicaat uitgereikt (2).

Bij het samenstellen der *internationale* wetgeving heeft

---

(1) In het bovenaangehaalde Traité de Droit Commercial van Prof. BRAVARD-VEYRIÈRES wordt op blz. 344 en volgende de stelling verdedigd, dat de vrachtbrief ook *aan order* of *aan toonder* kan luiden.

Als grond voor deze stelling wordt aangevoerd, dat artikel 281 van den Code de Commerce bepaalt, dat het cognossement aan order of aan toonder kan zijn gesteld: «or, le connaissement n'est rien autre chose que la lettre de voiture des objets dont le transport s'effectue par mer; il faut donc étendre cette disposition (nl. die van artikel 281) à la lettre de voiture, puisqu'il y a non-seulement analogie, mais identité de raison.»

Onjuist is o. i. de bewering, dat het cognossement niets anders is dan de vrachtbrief voor het vervoer ter zee.

Het cognossement is in de eerste plaats de drager van het beschikkingsrecht over de ingeladen goederen; aan het bezit van het cognossement is de vordering tot aflevering der goederen tegen den vervrachter verbonden. Met het oog op deze hoedanigheid bepaalt artikel 281 dat het aan order of aan toonder kan luiden.

De vrachtbrief, echter, mist bovengenoemd karakter; hij is niets meer dan een bewijsstuk van het vrachtcontract.

Voor een extensieve interpretatie van artikel 281 C. d. C. bestaat hier derhalve niet de minste grond.

LYON-CAEN en RENAULT zijn op blz. 468 noot 1 van hun bovenaangehaald werk van oordeel, dat de vrachtbrief ook toonderpapier of vatbaar voor endossement kan zijn, wanneer de partijen dit zijn overeengekomen. »Nulle part il n'est dit que la lettre de voiture peut être à ordre ou au porteur, comme l'art. 282 C. com. le dit ponr le connaissement. Mais . . . . . tout titre peut affecter, d'après la volonté des parties, l'une ou l'autre de ces formes.

(2) Artikel 49 vervangt de bepaling van art. 50 der spoorwegordonnantie van 15 Nov. 1846, volgens welke een vrachtbrief moest worden opgesteld «s'il y avait lieu»; tot veel bezwaar gaf onder vigueur van deze bepaling de vraag aanleiding, wie de noodzakelijkheid van den vrachtbrief te beoordeelen had.

men het tot stand komen van het spoorwegvrachtcontract aan een bepaalden vorm gebonden bestaande in het in ontvangst nemen van goederen en vrachtbrief door het station van afzending (artikel 8 al. 1 der Conventie).

De bepaling van artikel 8 al. 1 wijkt eenigzins van het Duitsche recht af. Daar, toch, bestaat het vrachtcontract niet, voordat de eerste spoorweg ten teeken der in ontvangstneming van goederen en vrachtbrief, dezen laatste gestempeld heeft; in de Conventie is de stempel tot een bewijs der in ontvangstneming teruggebracht. Ontbreekt derhalve de stempel, maar kan de in ontvangstneming der goederen met den vrachtbrief op eene andere wijze bewezen worden, dan zal het vrachtcontract volkomen geldig zijn.

In alle gevallen is de spoorweg tot het uitreiken van een duplicaat van den vrachtbrief verplicht, dat noch de kracht van den oorspronkelijken vrachtbrief noch die van een cognossement (Ladeschein) heeft. (Art. 8 al. 5 en 6).

Niet onbelangrijke discussiën hebben in de te Bern gehouden Conferentie naar aanleiding van deze bepaling plaats gehad.

Zoowel het Zwitsersche als het Duitsche vóór-ontwerp van 1878 verplichtten in artikel 4 den spoorweg tot het uitreiken van een vrachtbrief-duplicaat alleen dan, wanneer de afzender daarom verzocht; men gaf voorts aan het duplicaat geen ander karakter dan dat van reçu voor de in ontvangstneming der goederen.

Als zoodanig werd het in de Conferentie van 1878 (1) door den Duitschen afgevaardigde, den Heer GERSTNER, aanbevolen

(1) Zie Proces-Verbaal pag. 14.

boven het Fransche stelsel der „récepissés"; het naast elkander bestaan van twee verschillende formulieren (dat van den vrachtbrief en van het récepissé) was, volgens hem, meermalen gebleken onpractisch te zijn.

De definitieve behandeling der zaak werd op voorstel van den Zwitserschen afgevaardigde, den heer Fick, tot artikel 15 (art. 10 van het vóór-ontwerp) uitgesteld.

Genoemd artikel is gewijd aan het beschikkingsrecht over de goederen; een der functiën, nu, die men den duplicaat-vrachtbrief wilde doen vervullen, staat met de uitoefening van dit recht in nauw verband.

Bij de behandeling der bepaling van artikel 15 zullen wij gelegenheid hebben uitvoeriger op de rol die het vrachtbrief-duplicaat in de Conventie vervult, terug te komen.

Het aanwezig zijn van een vrachtbrief is, gelijk wij gezien hebben, ook volgens de Conventie, een voorwaarde voor het bestaan van het contract.

De vereischten voor den inhoud van den vrachtbrief, zijn vervat in artikel 6 der Conventie.

Het is echter in het belang van den afzender wenschelijk behalve de aldaar vereischte opgaven, van *alle* bedingen die tusschen hem en den eersten spoorweg mochten tot stand komen, in den vrachtbrief melding te maken.

Artikel 27 der Conventie, toch, bepaalt dat ieder volgende spoorweg, die goederen en vrachtbrief ten transport overneemt „nach Massgabe des letzteren" tot het vracht-contract toetreedt, zich verplicht „nach Inhalt des Frachtbriefes" het transport te verrichten.

Een niet in den vrachtbrief opgenomen beding zal dus door den afzender nimmer tegen een der volgende spoorwegen kunnen worden ingeroepen.

Heeft de afzender, een volgens artikel 35 geoorloofd speciaaltarief bedongen, volgens hetwelk hem, onder bepaling van een maximum voor het bedrag eener eventueele schadevergoeding, eene vrachtprijsverlaging is toegestaan, dan zal, wanneer verzuimd is, dit beding in den vrachtbrief optenemen, noch afzender noch ontvanger tegenover den laatsten spoorweg op de bedongen vrachtreductie aanspraak kunnen maken.

Artikel 6, 1e schrijft dan ook het opnemen van bedoeld beding in den vrachtbrief voor (1).

De overige aldaar gestelde vereischten zijn:

a) Opgave van tijd- en plaatsdatum;

b) Aanduiding van station en spoorweg van afzending;

c) Aanduiding van het station van bestemming, van naam en woonplaats van den geadresseerde;

d) Aanduiding van den inhoud der zending, de opgave van het gewicht of in de plaats daarvan eene aan de bijzondere voorschriften van den spoorweg van afzending beantwoordende opgave; voorts bij stukgoederen, hun aantal, de wijze hunner verpakking, hunne kenteekenen en nummers;

e) zie boven;

f) Opgave van het gedeclareerde belang bij de aflevering;

g) Opgave of de goederen als ijlgoed of als vrachtgoed vervoerd moeten worden;

h) Nauwkeurige opgave der geleipapieren, vereischt voor de vervulling van tol- en douane-formaliteiten en voor politieonderzoek;

---

(1) Men meene niet, dat een dergelijk beding, wanneer het *niet* in den vrachtbrief is opgenomen, ook tusschen den afzender en den eersten spoorweg zonder gevolg is. Artikel 6 bevat eene dergelijke sanctie niet, terwijl artikel 8 alinea 3 wel bepaalt, dat de vrachtbrief als bewijsmiddel voor het vrachtcontract geldt, maar geenszins dat hij een uitsluitend bewijsmiddel is en naast hem geen ander is toegelaten.

i) Vermelding dat de verzending franco plaats heeft bij vooruitbetaling der vracht of deponeering van een vrachtvoorschot (1).

k) Opgave der remboursementen, waarmede de goederen bezwaard zijn, zoowel die, welke eerst na incasseering zijn uit te betalen, als die welke door den spoorweg zijn voorgeschoten;

l) Opgave van de te volgen route onder aanduiding van de stations, waar de vervulling der douaneformaliteiten moet plaats hebben.

Ten aanzien van dit punt wijkt de Conventie eenigszins van het „Vereins"-reglement af.

Het recht van keuze van den afzender, voor het geval, dat meerdere wegen naar de bestemmingsplaats voeren, is minder ruim dan in genoemd reglement (2).

Niettegenstaande eene door den afzender gedane keuze, toch, kan de spoorweg volgens al. 3 van l[a]. *l* een anderen weg bepalen, onder voorwaarde, dat:

1⁰. de vervulling der douaneformaliteiten in het door den afzender aangeduide station plaats hebbe;

2⁰. geen hoogere vracht gevraagd wordt, dan die verschuldigd zoude zijn geweest, indien de spoorweg de keuze des afzenders gevolgd ware;

3⁰. de termijn van aflevering dezelfde zij als bij het vervoer langs de door den afzender gekozen route.

Heeft de afzender geen weg bepaalt, dan kiest volgens

---

(1) Dit laatste heeft plaats, wanneer de goederen de vracht niet zeker dekken en het totaal der vrachtpenningen niet aanstonds kan worden berekend (artikel 12, alinea 3).

(2) De Conventie houdt hier den middenweg tusschen het Vereins- en het Duitsche Betriebsreglement, welk laatste, gelijk wij boven zagen, den afzender in geen geval meer toestaat dan de keuze van het douanestation.

alinea 2 van 1e. *l* de spoorweg de route, die hem het meest in des afzenders belang voorkomt.

Voor de gevolgen dezer keuze is de spoorweg alleen dán aansprakelijk, wanneer hem *culpa lata* kan worden te laste gelegd.

Deze laatste bepaling verdient zeker de voorkeur boven die van § 50, n°. 3, alinea 3 van het Vereinsreglement (zie boven blz. 111).

Hier toch wordt uitdrukkelijk verklaard dat de spoorweg aansprakelijk is voor eene keuze, waarbij hij zich aan groote nalatigheid heeft schuldig gemaakt, terwijl voormelde § 50 van het V. R., ofschoon zij ongetwijfeld dezelfde bedoeling heeft, geheel algemeen zegt dat de spoorweg „auf Gefahr des Absenders" kiest.

Vervolgens laat de bepaling der Conventie geen twijfel overig, dat de risico, die de afzender door de keuze van den spoorweg loopt, slechts de gevolgen van die keuze zelve betreft, zoodat de aansprakelijkheid van den spoorweg voor het vervoer langs den gekozen weg onverminderd blijft. De woorden van § 50 „auf Gefahr des Absenders" zouden tot de onjuiste interpretatie aanleiding kunnen geven, dat de spoorweg van iedere aansprakelijkheid bevrijd is.

Het laatste, sub littera *m* vermelde, vereischte heeft in de Conferentie van 1881 eenige discussie uitgelokt (1).

Aan de eene zijde stond het voorstel van den Heer van Riemsdijk, die de onderteekening van den afzender verplichtend wilde stellen, bij welk voorstel zich de afgevaardigden van Frankrijk en Italië aansloten; daartegenover werd door de vertegenwoodigers van Duitschland, Rusland, België, Luxemburg en Zwitserland op het toelaten eener gedrukte of gestempelde naamsaanduiding aangedrongen.

(1) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881 blz. 14.

Ter verdediging van eerstgenoemd voorstel wees men op het gevaar, dat zoowel voor de spoorwegen als voor den handel in het toelaten van een stempel of gedrukte aanwijzing gelegen is. Terecht merkte men op, dat het karakter van rechtsfeit, van voorwaarde voor het tot stand komen van het vrachtcontract het verplichtend stellen van de onderteekening des afzenders noodig maakte (1).

Van den anderen kant werden de tegen het facultatief stellen der onderteekening aangevoerde bezwaren ongegrond genoemd, terwijl het verbod van een gestempelde of gedrukte aanduiding als zeer belemmerend voor den handel werd voorgesteld, hetzelfde argument, dat bij de beraadslagingen over het Duitsche handelswetboek (2) werd gebezigd.

Door de Nederlandsche en Italiaansche afgevaardigden, de heeren ASSER en VILLA (3) werd een tusschenvoorstel gedaan, hiertoe strekkende, dat het al of niet veroorloven van een gedrukte of gestempelde naamsaanduiding, aan de wetgevingen der bijzondere staten zou worden overgelaten.

Bij de daarop gevolgde stemming werd dit laatste voorstel aangenomen. (4)

Het hangt dus thans, met toepassing van den regel „locus regit actum", van de wetgeving van het land van afzending af of de afzender den vrachtbrief moet onderteekenen of met het opdrukken van zijn naamstempel kan volstaan.

Een vrachtbrief behoorende bij eene zending uit Nederland zal door den afzender onderteekend moeten worden; is

---

(1) «Der Frachtbrief sei eine wichtige Vereinbarung, zu welcher die wirkliche Unterschrift des Contrahenten gehöre». Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881, blz 14.

(2) Zie boven blz. 109.

(3) De bekende oud-minister van Justitie.

(4) Proces-Verbaal der Conferentie van 1881 blz. 15.

Duitschland het land van afzending, dan bestaat dit vereischte niet.

De Duitsche rechter zal dus bij eene zending uit Nederland of Frankrijk met het al of niet geteekend zijn van den vrachtbrief rekening hebben te houden, ofschoon het Duitsche handelswetboek ook een gedrukte of gestempelde naamsaanduiding toelaat, terwijl omgekeerd de Nederlandsche of Fransche rechter bij eene zending uit Duitschland, niettegenstaande het Nederlandsch Wetboek van Koophandel en de Code de Commerce de onderteekening vorderen, een stempel of gedrukte aanwijzing voor voldoende moeten verklaren.

Op aandringen van Frankrijk is in de voorlaatste alinea van artikel 6 eene bepaling opgenomen, die het voortbestaan van een aldaar heerschende gewoonte waarborgt.

Het is in genoemd land gebruikelijk, dat de spoorweg zich door den afzender eene onder den naam van „bulletin d'expédition" bekende verklaring doet afgeven, inhoudende dat deze laatste den spoorweg met een transport van goederen belast. Deze verklaring blijft dan als bewijs van het contract in handen van den eersten spoorweg, die overeenkomstig de in het „bulletin d'expédition" vervatte opgaven twee recepissen opstelt, waarvan het een den afzender wordt ter hand gesteld, het tweede de goederen vergezelt, als vrachtbrief dienst doet en bij de aankomst den geadresseerde wordt ter hand gesteld.

In de praktijk is dit stelsel gebleken niet zonder gevaren te zijn.

Dikwijls begaat de spoorweg fouten bij het copieeren van de verklaring des afzenders op de „récepissés", vooral ten aanzien van opgaven van adres, gewicht, hoeveelheid enz.; dikwijls, ook, worden in de „récepissés", wanneer de verzending door middel van een tusschenpersoon plaats heeft, zonder toestemming des afzenders voor den spoorweg gunstige

bedingen opgenomen, welke bedingen dan den geadresseerde worden tegengeworpen.

In zeer vele gevallen is het dan hoogst moeilijk van den spoorweg het oorspronkelijke „bulletin d'expédition" terug te krijgen, terwijl dit laatste het eenige middel is waardoor de afzender kan bewijzen, dat hij in de bedoelde bedingen niet heeft toegestemd (1).

Bij de beraadslagingen over de Conventie verklaarden de afgevaardigden van Frankrijk, dat de Fransche spoorwegen, gewoon aan de binnenlandsche praktijk, groot bezwaar zouden zien in het uit handen geven van den vrachtbrief, zonder eenig bewijs van het vrachtcontract onder zich te behouden.

Aan deze bedenkingen der Fransche afgevaardigden is de voorlaatste alinea van artikel 6 der Conventie te danken, die bepaalt, dat de spoorweg, wanneer de wet of het reglement van de plaats van vertrek het voorschrijven, van den afzender eene schriftelijke verklaring kan vorderen, die bestemd is om als bewijs van het vrachtcontract in handen van den eersten spoorweg te blijven.

De gestempelde vrachtbrief dient als bewijs van het vrachtcontract, aldus de bepaling van artikel 8 alinea 3 der Conventie.

Ten aanzien van den aard van dit bewijsmiddel kunnen wij met eene verwijzing naar het boven blz. 112 en volgende behandelde volstaan.

---

(1) Zie G. DE SEIGNEUX, Commentaire du Projet de Convention, rédigé par la Conférence internationale, réunie à Berne du 21 Septembre au 10 Octobre 1881 blz. 19.

De woorden van artikel 391 H. G. B. „zwischen dem Frachtführer und dem Absender", die aanleiding kunnen geven tot de opvatting, dat de vrachtbrief tegenover de verdere vervoerders en den ontvanger zijne bewijskracht mist, zijn hier achterwege gelaten.

Ten aanzien van één punt levert de vrachtbrief slechts onder vervulling van bepaalde voorwaarden bewijs op: het betreft het gewicht en de hoeveelheid der goederen, die volgens de tarieven of overeenkomstig een bijzonder beding, voor zooverre dit in ieder der bijzondere staten is toegelaten, door den afzender zelven worden ingeladen.

De in den vrachtbrief voorkomende opgaven van gewicht of hoeveelheid van die goederen leveren slechts dan bewijs op tegen den spoorweg, wanneer deze de goederen heeft nagewogen of nageteld en op den vrachtbrief hiervan melding is gemaakt.

Van verschillende zijden werden in de Conferentie van 1881 bezwaren tegen deze bepaling in het midden gebracht (1).

Vooreerst bestond er verschil van gevoelen tusschen de 1e en de 2e sub-commissie. De laatste wilde den spoorweg alleen voor het door hem geconstateerde *gewicht* aansprakelijk stellen, de eerste wilde den afzender ook het recht geven te vorderen, dat de spoorweg de goederen zoude *natellen* en daardoor de verantwoordelijkheid voor het aantal op zich nemen.

Het verplichte tellen der goederen van eene wagenlading, zoude, volgens het oordeel der 2e Commissie, met verschillende bezwaren gepaard gaan.

---

(1) De 1e sub-commissie had in haar ontwerp het bestaan der uitzondering van de bijzondere reglementen der spoorwegen afhankelijk gemaakt.

Dit natellen meende zij zou ten gevolge hebben, dat de algemeene tarieven in plaats van de verlaagde wagenlading-tarieven werden toegepast; voorts waren bezwaren van practischen aard aan het tellen van goederen,die een wagenlading uitmaken, verbonden. Voor den spoorweg ware het in de meeste gevallen hoogst moeilijk, ja soms onmogelijk het aantal der goederen te constateeren, die door den afzender worden ingeladen.

Door een der Hongaarsche afgevaardigden, den heer KILENYI, werd tegen de bepaling in haar geheel bezwaar gemaakt. Hij stelde het geval, dat de afzender de naweging verlangd had, maar aan dit verlangen door den spoorweg niet was voldaan, omdat b.v. aan het station van afzending geen voldoende weegtoestellen aanwezig waren. (1) De afzender zou in dat geval allen waarborg missen; het bewijs toch dat hij de naweging verlangd had, zoude in de meeste gevallen niet te leveren zijn. De heer KILENYI drong er op aan dat in ieder geval de bepaling in dien zin zoude worden aangevuld, dat den afzender het bewijs van de door hem tot den spoorweg gerichte vordering tot naweging of natelling gemakkelijk werd gemaakt.

Ten slotte werd door den heer ASSER als rapporteur der 1e commissie uitdrukkelijk verklaard, dat het de bedoeling dier commissie was, dat reeds de vordering van den afzender tot constateering van gewicht of aantal der goederen en de betaling der daarvoor vastgestelde premie voldoende zouden zijn om den spoorweg voor gewicht of aantal verantwoordelijk te maken, onverschillig of het natellen of nawegen werkelijk

---

(1) Vergelijk hierboven blz. 116 de in dit opzicht door het Duitsche Betriebs-reglement aangenomen uitzondering.

had plaats gehad. (1) Ten aanzien van het bewijs van de bedoelde vordering behoefde de Conventie geene bepaling te bevatten; de in iederen staat geoorloofde bewijsmiddelen waren, volgens het oordeel der commissie, in dit opzicht voldoende. (2)

De bepaling, zooals zij in het eind-ontwerp van 1886 voorkomt, verklaart thans, dat ten aanzien van de goederen, welker inlading door den afzender verricht wordt, de in den vrachtbrief voorkomende opgaven van gewicht en hoeveelheid geen bewijs tegen den spoorweg opleveren, wanneer geene naweging of natelling door den spoorweg heeft plaats gehad, en hiervan op den vrachtbrief melding is gemaakt.

Uit de verslagen der in de Conferentiën van 1881 en 1886 gevoerde discussiën blijkt niet dat men met de tegenwoordige redactie der bepaling eene wijziging van de door de 1e sub-commissie der Conferentie van 1881 voorgestelde beginselen bedoeld heeft.

Toch heeft de bepaling belangrijke veranderingen ondergaan. Behalve dat zij, in plaats van naar de bijzondere reglementen der spoorwegen te verwijzen, zooals de 1e sub-commissie in 1881 had voorgesteld, de uitzondering thans tot een deel der Conventie zelve heeft gemaakt, laat zij geheel in het midden of de afzender het recht heeft het nawegen of natellen te vorderen en of er in dit geval eene vrachtverhooging plaats heeft.

Waar de algemeene of bijzondere spoorwegreglementen eene bepaling aangaande deze beide punten inhouden (3), kan

---

(1) Proces-Verbaal 1881 blz. 86.

(2) Proces-Verbaal 1881 blz. 86.

(3) Vgl. bv. de boven behandelde bepaling van § 50, 2o van het Duitsche «Betriebsreglement».

het stilzwijgen der Conventie geen bezwaar opleveren, daar de reglementen krachtens artikel 4 van het tractaat op dit dit punt geldig blijven.

Waar echter eene zoodanige bepaling in de reglementen niet voorkomt, geeft het voorschrift van alinea 4 van artikel 8 tot allerlei twijfel aanleiding.

Zoo kan men vragen of de spoorweg op verlangen des afzenders tot het nawegen of natellen *verplicht* is, en of hiervoor eene vrachtverhooging kan worden in rekening gebracht? Vervolgens is het in geval van een bevestigende beantwoording van het eerste lid dezer vraag onzeker, welke de gevolgen zijn van het niettegenstaande het verlangen des afzenders, niet-nawegen of natellen door den spoorweg.

Waarschijnlijk heeft men bedoeld ook dan den spoorweg verantwoordelijk te stellen (1), en hem de gevolgen van zijn verzuim te doen dragen.

De bewijskracht van den vrachtbrief kan door tegenbewijs worden ontzenuwd; het daarop steunende vermoeden is eene praesumtio juris tantum.

De heer DE SEIGNEUX verdedigt in zijn „Commentaire” op het ontwerp van 1881 de stelling, dat in één geval de vrachtbrief ten aanzien van enkele bepaalde daarin vervatte opgaven een *titre incontestable* vormt, waarbij geen tegenbewijs is toegelaten.

Alinea 3 van artikel 7 der Conventie nl. verwijst ten aanzien van het recht en de verplichting der spoorwegen om gewicht en aantal der hun aangeboden goederen te controleeren naar de wetgeving der bijzondere staten.

---

(1) Men zie de verklaring, door den heer ASSER in de conferentie van 1881 hieromtrent afgelegd (Proces-Verbaal der conferentie van 1881, blz. 85).

Een vrachtbrief, nu, den spoorweg ter hand gesteld (1) in een land, waar de bedoelde contrôle van gewicht en hoeveelheid verplichtend is, zal volgens den heer DE SEIGNEUX ten aanzien van de daarin vervatte opgaven van gewicht en hoeveelheid eene *praesumtio juris et de jure*, een „titre incontestable" tegen den spoorweg opleveren.

Wij kunnen ons met deze meening niet vereenigen.

De Conventie zegt in artikel 8 alinea 3 dat de vrachtbrief als bewijs voor het vrachtcontract geldt; nergens is bepaald, dat dit bewijs in sommige gevallen het karakter eener praesumtio juris et de jure draagt; evenmin wordt ten aanzien van dit punt naar de bepalingen der bijzondere wetgevingen verwezen; de door den heer DE SEIGNEUX gemaakte distinctie moge zeer billijk zijn, het komt ons voor dat zij in werkelijkheid in het toekomstig internationaal transportrecht niet bestaat.

Niettegenstaande alle gevolgen van onjuiste, onnauwkeurige of onvoldoende opgaven in den vrachtbrief alleen den afzender treffen, is de spoorweg volgens artikel 7 alinea 2 van het tractaat steeds bevoegd te onderzoeken of de inhoud der zending met de opgaven van den vrachtbrief overeenstemt. De grond dezer bepaling ligt hierin, dat in ieder geval de aansprakelijkheid van den spoorweg jegens derden, zooals reeds boven blz. 117 door ons werd opgemerkt, blijft bestaan, en voorts het bewijs van de onjuistheid enz. der opgaven door den spoorweg moet worden geleverd.

---

(1) Aldus zal men zonder twijfel de woorden van den heer DE SEIGNEUX moeten opvatten, waar hij minder juist zegt: «Il faut donc admettre, que *là où le contrôle du poids et du nombre des colis est obligatoire* les énonciations contenues dans la lettre de voiture constituent un titre incontestable». Zijne bedoeling is zeker niet deze, dat elke vrachtbrief dààr waar de contrôle verplichtend is, de kracht eener praesumptio juris et de jure heeft, maar dat een vrachtbrief *uitgereikt ter plaatse waar die verplichting bestaat*, bedoeld karakter bezit.

Tot eenig verschil van gevoelen heeft de vraag aanleiding gegeven, of men bij het door den spoorweg ingesteld onderzoek de tegenwoordigheid des afzenders zouden verlangen.

Het ontwerp van 1881 schreef voor, dat het onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van den afzender zoude plaats hebben, welke bepaling een onderzoek gedurende het transport zoo goed als onmogelijk maakte.

Vandaar dat in de Conferentie van 1886 door Nederland en Duitschland eenerzijds, door Frankrijk anderzijds voorstellen werden gedaan om hierin wijziging te brengen. (1)

Het eerste strekte ter vervanging der woorden „*in Gegenwart oder nach gehöriger Einladung des Absenders*" van het ontwerp-1881 door de woorden „*wo möglich unter Zuziehung des Absenders*", Frankrijk wilde de aangehaalde woorden eenvoudig schrappen.

De 1e sub-commissie adviseerde tegen deze voorstellen.

Wel meende zij, dat het onderzoek hetzij om redenen van algemeen belang, hetzij in het bijzonder belang van den spoorweg noodzakelijk kon zijn, doch tevens was zij van oordeel, dat men den spoorwegen, die steeds het recht hebben, op het tijdstip van de aanneming der goederen de juistheid van de in den vrachtbrief vervatte opgaven te controleeren, eene te ruime bevoegdheid zoude verleenen, wanneer hun veroorloofd werd het onderzoek onderweg, ook zonder behoorlijke oproeping van den afzender te verrichten.

Duitschland stelde daarop subsidiair voor, 1°. de woorden „in Gegenwart oder nach gehöriger Einladung des Absenders" te behouden, met verandering van „Absender" in „Berechtigter", waardoor de spoorweg, wilde hij nabij of op de plaats

---

(1) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1886 blz. 31.

van bestemming de goederen onderzoeken met eene oproeping van den geadresseerde zoude kunnen volstaan; 2°. het oproepen van den gerechtigde bij een uit een oogpunt van spoorwegpolitie vereischt onderzoek, slechts dan te verlangen, wanneer dit, de omstandigheden in aanmerking genomen, mogelijk ware.

Ten gevolge van eene nadere overweging stelde hierop de sub-commissie voor te bepalen, dat de gerechtigde steeds behoorlijk zoude worden opgeroepen, behalve in de gevallen dat het onderzoek plaats heeft ten gevolge van politiemaatregelen, door den staat in het belang van openbare veiligheid en orde genomen.

Deze bepaling, die ruimer is dan die van het ontwerp van 1881, doch strenger dan het Fransche voorstel, werd door de Conferentie aangenomen.

Behalve zijne aansprakelijkheid voor de gevolgen der onjuistheid is de afzender volgens de laatste alinea van genoemd artikel bij onjuiste opgave van den inhoud der zending of overbelasting van een door hem zelf geladen wagen, voor zooverre hij geene naweging verlangd heeft, eene boete verschuldigd, bestaande in eene door § 3 der Uitvoerings-bepalingen vastgestelde vrachtverhooging, aan alle spoorwegen die aan het transport hebben deelgenomen te voldoen. (1)

Éénе opmerking zij ons naar aanleiding van de bepaling van alinea 4 van artikel 7 veroorloofd.

---

(1) Deze § 3 luidt aldus: Wenn die im § 1 Abzatz 4 und in der Anlage 1 nr. I—XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu nr. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Bruto-kilogramm. In allen andern Fällen beträgt der in art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

De boete is volgens die bepaling verschuldigd bij onjuiste opgave van den *inhoud* eener *zending*. Waarom heeft men haar niet ook voorgeschreven ingeval van eene onjuiste opgave van het gewicht, wanneer de afzender de goederen niet zelf inlaadt?

De grond dezer bepaling is misschien hierin gelegen, dat men in alinea 3 van hetzelfde artikel 7 aan de bijzondere wetgevingen en reglementen heeft overgelaten den spoorwegen al of niet het recht te geven tot controleering der gewichts- en hoeveelheidsopgaven.

Het ware echter o. i. wenschelijk geweest dat de Conventie voor de gevallen, dat genoemde contrôle geoorloofd is, eene boete voor onjuiste gewichtsopgave hadde voorgeschreven.

§ 2.

DE GOEDEREN VÓÓR HET VERTREK.

In deze paragraaf zullen wij eene korte uiteenzetting geven van de verplichtingen waaraan door den afzender vóór het vertrek moet worden voldaan en van de bevoegdheden, waarvan hij tegenover den spoorweg kan gebruik maken.

Onder de eerstgenoemde groep kunnen gerangschikt worden de op den afzender rustende *verplichtingen* om de goederen van eene behoorlijke en voldoende verpakking te voorzien en hun de vereischte geleipapieren mede te geven; de voornaamste *bevoegdheid* des afzenders is die om de goederen met remboursementen te bezwaren.

Evenals in de voorafgaande paragraaf is geschied, kunnen ook ten aanzien van dit onderwerp twee categorieën van wetten onderscheiden worden en wel in de eerste plaats die, welke de

staten omvat waar de genoemde verplichtingen en bevoegdheid des afzenders door wetten en reglementen zijn vastgesteld en vervolgens die der landen, waar de *wetgeving* aangaande deze stof weinig of geene bepalingen bevat, de *jurisprudentie* daarentegen eenige algemeene beginselen heeft aangenomen.

Tot de eerste categorie behooren Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, Rusland, Nederland, Zwitserland en Italie; tot de laatste Frankrijk en België.

Eerste categorie. De op den afzender rustende verplichting tot voldoende verpakking van de door hem ten vervoer aangeboden goederen is, wat het *Duitsche* recht betreft, implicite vervat in de bepaling van artikel 422, 1º. van het Duitsche handelswetboek.

De verplichting der spoorwegen tot vervoer der hun aangeboden goederen bestaat, volgens die bepaling, alleen dán, wanneer de goederen zich, wat hunne verpakking betreft, tot het spoorwegtransport leenen, m. a. w. draagt de afzender niet voor eene voldoende verpakking der door hem aangeboden goederen zorg, dan is de spoorweg bevoegd het vervoer van die goederen te weigeren.

Die verplichting des afzenders tot behoorlijke emballage is echter niet absoluut. Hij kan ook verlangen, dat de spoorweg goederen, die op onvoldoende wijze verpakt zijn, vervoere, doch alleen onder voorwaarde, dat hij, afzender, van het onvoldoende der verpakking eene schriftelijke, door hem onderteekende verklaring geve, welke op den vrachtbrief moet worden herhaald (§ 47 van het Duitsche „Betriebsreglement”).

Door het afgeven van deze verklaring stemt de afzender volgens § 67, 3º van het „Betriebsreglement” stilzwijgend toe in het door artikel 424 van het Handelswetboek geoorloofd beding, waardoor de spoorweg niet aansprakelijk is voor de

schade, die door het ontbreken of de onvoldoendheid der verpakking veroorzaakt is (1).

De vervoerder heeft slechts de voortbeweging van de goederen van de afzendings- naar de bestemmingsplaats te verrichten; alleen hetgeen met die voortbeweging in onmiddelijk verband staat, is des vervoerders taak.

De afzender heeft zorg te dragen, dat de goederen zich in een staat bevinden, waardoor zij voor het transport geschikt zijn; op hem rust de verplichting de daartoe strekkende handelingen te verrichten.

Behalve het verpakken der goederen behoort hiertoe in de eerste plaats het voorzien der goederen van de geleipapieren, die bij het vervullen van tol- of douaneformaliteiten vereischt zijn en waar zonder het transport niet kan begonnen of niet ten einde kan worden gebracht.

Artikel 393 van het Duitsche handelswetboek bepaalt dan ook, dat de afzender verplicht is bij goederen, die vóór de aflevering aan den ontvanger aan tol- of douaneformaliteiten onderworpen zijn, den vervoerder in het bezit der vereischte geleipapieren te stellen.

Daar de bepaling van artikel 393 uit den aard van het vrachtcontract voortvloeit, zal men haar eene extensieve interpretatie mogen geven (2) en den afzender ook verplichten

---

(1) Art. 424, 3o. luidt: [Es kann bedungen werden], in Ansehung der Güter welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf den Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind: dasz für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

(2) .... da Artikel 393 nicht ein Ausnahmegesetz, sondern lediglich eine aus der Natur des Frachtgeschäfts folgerichtig sich ergebende Regel ist, so kann

tot het verstrekken van die papieren, wier toevoeging om andere dan de aldaar genoemde redenen, voornamelijk op grond van politierechtelijke (1) en statistische voorschriften, vereischt is.

Voldoet de afzender aan de hem in artikel 393 opgelegde verplichting niet of slechts ten deele, dan is hij volgens de tweede zinsnede van het artikel gehouden den vervoerder elke schade, die voor dezen uit de onjuistheid of onvoldoendheid der papieren voortvloeit, te vergoeden, voorzooverre dezen laatste geen verzuim kan worden ten laste gelegd.

Het was noodig, dit uitdrukkelijk te bepalen.

Volgens de meeste tol- en belastingwetten toch, treft de straf voor de onjuistheid of onvoldoendheid der papieren den vervoerder, die hun, zij het ook als vertegenwoordiger van den afzender, vertoont, onverschillig of hij van de onvoldoendheid kennis heeft gedragen of niet.

De schade door den vervoerder beloopen, kan van verschillenden aard zijn; het is mogelijk dat de afzender geld- of vrijheidstraffen ondergaat, dat de goederen (en daarmede zijn onderpand) of wel het transportmiddel worden verbeurd verklaard, dat het vervoer vertraging ondervindt enz.

Bij het vorderen der schadevergoeding behoeft de vervoerder niet te bewijzen, dat hij de straf ondergaan heeft. Het Reichs-Ober-Handels-Gericht heeft bij arrest van 28 Februari 1874 (2) beslist, dat de onvoldoendheid of onjuistheid der papieren voor genoemde vordering voldoende is, op grond daarvan dat, „der

---

diese Vorschrift mit gutem Grunde einer extensiven, auf analoge Fälle aus zu dehnenden Interpretation unterworfen werden". EGER D. F. I, bl. 128.

(1) Zoo zal de afzender in tijden van besmettelijke ziekte bij het ten vervoer aanbieden van afval en lompen den vervoerder in het bezit der bewijzen van oorsprong moeten stellen.

(2) Zie Entscheidungen, Deel 13, blz. 6 (9)".

Frachtführer den Liberirungsanspruch hat und die Zollstrafen nicht vorzuschieszen braucht".

Draagt de afzender alleen schuld aan de onjuistheid of onvoldoendheid der papieren, dan levert de bepaling van artikel 393 geene bezwaren op.

Hij zal dan de schade, die hem zelf treft te dragen hebben en bovendien de voor den vervoerder uit zijn verzuim voortvloeiende nadeelen moeten vergoeden.

Naast het hier bedoelde geval, is het mogelijk dat

òf alleen de vervoerder aan de onjuistheid of onvoldoendheid schuld draagt;

òf zoowel den afzender als den vervoerder een verzuim kan worden ten laste gelegd;

òf de schade het gevolg is van toeval of overmacht.

In het eerstgenoemde geval draagt de vervoerder alle schade, die zoowel voor hem als voor den afzender uit de onvoldoendheid of onjuistheid der papieren voortvloeit.

De onvoldoendheid kan in de eerste plaats het gevolg zijn van culpose handelingen des vervoerders, bv. van nalatigheid in het bewaren der papieren, van het afscheiden der papieren van de goederen waartoe zij behooren, van het vervalschen der stukken, enz.

Vervolgens is de vervoerder aansprakelijk, wanneer de afzender door bepaalde omstandigheden met de tol- en belastingvoorschriften niet bekend heeft *kunnen* zijn, hij zelf daarentegen dienaangaande inlichtingen had kunnen geven of had behooren te kunnen geven (1).

---

(1) »Gerade von den Frachtführern" werd bij de beraadslagingen over artikel 393 opgemerkt (zie Protoc. blz. 4729), »könne man in vielen Fällen verlangen, dasz sie über die bezügliche Frage hinlänglich unterrichtet seien, dasz sie dem Absender die nöthige Auskunft ertheilen und unzureichende Papiere zur Vervollständigung zurückgäben" enz.

Eger (Frachtrecht I, blz. 132) gaat zelfs zoo ver van den vervoerder de verplichting op te leggen de hem ter hand gestelde papieren te onderzoeken en den afzender op in het oog vallende gebreken opmerkzaam te maken.

In het tweede door ons gestelde geval is de onvoldoendheid der papieren zoowel aan schuld van den afzender als van den ontvanger te wijten.

Hier vinden de algemeene regelen betreffende de concurreerende culpa toepassing. Beide partijen dragen de schade naar evenredigheid van de zwaarte hunner schuld, zoodat het mogelijk is, dat, wanneer beide nadeel ondervinden, van de eene noch de andere zijde eenig regres plaats vindt.

In het derde geval is de onvoldoendheid of onjuistheid der papieren alleen aan toeval of overmacht te wijten.

Een voorbeeld hiervan levert het geval, dat de papieren door een of ander van buiten komend onheil onleesbaar worden of dat er een wijziging in tol- en belastingwetten plaats grijpt, die op het tijdstip der afzending aan beide partijen onbekend was en reeds op de goederen in casu van toepassing is.

Twee meeningen staan hier tegenover elkander, nl. die van von Hahn (1), die van oordeel is dat de schade, die den vervoerder in dit geval treft, door hem zelf moet worden gedragen, en die van Eger (2), volgens wien de volle aansprakelijkheid op den afzender rust.

O. i. is deze laatste opvatting de juiste. Als *eenige* uitzondering op de volle verantwoordelijkheid van den afzender noemt artikel 393 van het Handelswetboek het geval, dat

(1) Zie Kommentar zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuche, 1 Aufl. Braunschweig, 1867, II, blz. 422.

(2) Zie Deel I, blz. 134.

den vervoerder schuld kan worden ten laste gelegd. Overal, nu, waar dezen geen verzuim te wijten is, zal de afzender voor de geheele schade aansprakelijk zijn.

Dat men bij het samenstellen van artikel 393 wel degelijk ook het geval van *casus* op het oog had, blijkt uit het bij de beraadslagingen over het artikel opgemerkte (1).

Door een der leden van de Commissie werd er nl. op gewezen, dat artikel 393 „darüber eine Entscheidung treffe, wer für den entstehenden Schaden hafte, wenn der Frachtführer in den in Rede stehenden Beziehung seine ganze Schuldigkeit gethan habe, und dessen ungeachtet, *sei es mit oder ohne Schuld des Absenders*, etwas versehen werde, indem er ausspreche dasz in diesem Falle der Absender den Schaden zu tragen habe".

In § 51 1e zinsnede van het „Betriebsreglement" wordt de door artikel 393 van het Handelswetboek den afzender opgelegde verplichting herhaald.

Alleen vereischt het Reglement, dat de overgifte der papieren tegelijk met die van den vrachtbrief plaats hebbe.

Door de 2e zinsnede van genoemde paragraaf wordt de aansprakelijkheid der spoorwegen ten aanzien der gelei-papieren belangrijk beperkt.

De spoorwegen ontheffen zich door genoemde bepaling van de verplichting om naar de noodzakelijkheid, juistheid of voldoendheid der papieren onderzoek te doen, terwijl zij zich voor een bij de aanneming der goederen voorgekomen verzuim niet verantwoordelijk verklaren.

Zoodanig beding is geoorloofd, daar de bepaling waaraan het derogeert geen dwingend recht bevat.

---

(1) Zie Protok. blz. 4729.

De bepaling is bovendien billijk. Een verplicht onderzoek is voor de spoorwegen, vooral voor die waarlangs een druk goederenverkeer plaats heeft, hoogst bezwaarlijk.

Het beding luidende dat de spoorweg, voor een „bei Annahme von Gut ohne Begleitpapieren oder mit unzulänglichen Begleitpapieren etwa vorgekommenes Verschulden" niet verantwoordelijk is, is overigens onjuist geredigeerd.

De bedoeling is deze, dat het niet-onderzoeken der papieren of goederen den spoorweg niet als verzuim kan worden toegerekend.

Maakt zich de spoorweg, echter, bij de aanneming der goederen aan culpa schuldig b.v. door den afzender niet in kennis te stellen van wijzigingen in de belastingvoorschriften, (1) die hem alleen bekend en ter publicatie zijn medegedeeld, dan is hij zonder twijfel voor de gevolgen van dit verzuim aansprakelijk.

Door § 51 wordt evenmin gederogeerd aan des vervoerders verplichting om de papieren gedurende het transport in goeden staat te bewaren en hen ter plaatse waar de tol- of douanenformaliteiten moeten worden vervuld, tijdig te vertoonen of aan hem ter hand te stellen, die met het verrichten der bedoelde formaliteiten belast is (2).

Tegenover de hier behandelde verplichtingen des afzenders, staat zijne bevoegdheid om de door hem ten vervoer aangeboden goederen met remboursementen te bezwaren.

Door eenig goed met remboursementen te belasten sluit de afzender met den spoorweg eene overeenkomst, waarbij deze

(1) Verbodsbepalingen van in- of uitvoer, enz.

(2) De vervulling der formaliteiten zelve zal in § 3 behandeld worden.

zich verplicht het bedrag der remboursementen bij de aankomst der goederen te incasseeren en hem dit over te maken, wanneer het hem ten minste niet reeds bij het vertrek is voorgeschoten.

De uitvoering dezer overeenkomst zal behandeld worden in verband met de rechten en verplichtingen van den ontvanger en den laatsten spoorweg; het is hier de plaats om in het kort na te gaan, aan welke voorwaarden des afzenders bevoegdheid verbonden is.

Het Duitsche handelswetboek zwijgt over de remboursementen; *wettelijk* zijn de spoorwegen derhalve niet verplicht de last tot incasseering op zich te nemen.

Uit § 54 van het „Betriebsreglement" echter, vloeit voor hen te dien aanzien eene contractueele verplichting voort.

Drie soorten van remboursementen worden in § 54 onderscheiden, en wel:

1°. die van op de goederen bij hunne aanbieding aan den spoorweg rustende kosten;

2°. voorschotten van de waarde der goederen;

3°. remboursementen van onkosten, door den spoorweg gemaakt.

De sub 1° genoemde kosten kunnen van verschillenden aard zijn; daaronder valt al het door den afzender ten behoeve van het goed betaalde, als vracht voor het reeds afgeloopen vervoer te land of te water, kosten van expeditie, verpakking, weeggelden enz.

De spoorweg is ten aanzien van deze kosten niet verplicht den afzender eenig voorschot te doen; zij kan volstaan met het aannemen der incasseeringslast.

De spoorweg kan volgens § 54 alinea 1 van den afzender verlangen, dat hij eene specificatie der kosten geve.

Door sommige schrijvers (1) is beweerd, dat dit voorschrift alleen het belang van den ontvanger beoogt, die door de specificatie in staat wordt gesteld, de juistheid der kosten te onderzoeken.

Deze meening is echter onjuist. Te recht merkt EGER, (Frachtrecht II blz. 368) op, dat ook de spoorweg bij de specificatie der kosten belang heeft, daar hierin een waarborg gelegen is, dat de afzender hem niet onder den naam van kosten-remboursementen met de incasseering van aanzienlijke geldsommen belast, die met het goederentransport in geenerlei verband staan. Tot het aannemen van een dergelijk mandaat is de spoorweg in geenen deele verplicht.

De onder 2⁰ genoemde soort van remboursementen zijn die, waarbij de afzender den spoorweg met het incasseeren van den koopprijs of een deel van den koopprijs van de goederen belast.

In verschillende opzichten zijn deze remboursementen van de eerste soort onderscheiden.

Zoo kan de afzender vorderen, dat de spoorweg hem het bedrag van het remboursement voorschiet.

Voorts is voor het bedrag een maximum van 300 Mark vastgesteld.

In de derde plaats kan de spoorweg het remboursement weigeren, wanneer het naar het oordeel zijner beambten door de waarden der goederen niet voldoende gedekt is.

Door enkele schrijvers (2) is op het verschil in wezen tusschen de eerste en tweede soort van remboursementen opmerkzaam gemaakt.

---

(1) Zie o. a. EPSTEIN. das neue oesterreichische Eisenbahn-Betriebsreglement populär erläutert, Brünn, 1872, blz. 64.

(2) Zie o. a. EPSTEIN, t. a. p.

Terwijl de sub 1°. genoemde eene lastgeving tot incasseering zijn, vormt de tweede soort een door pand gedekte verbruiksleening (1).

De practische gevolgen van dit verschil zijn niet onbelangrijk.

Zoo zal de ontvanger nimmer de betaling van in den vrachtbrief vermelde en gespecifieerde kosten-remboursementen kunnen weigeren op grond dat de spoorweg den afzender nog niet voldaan heeft (2), terwijl bij de tweede soort de geadresseerde steeds het bewijs zal kunnen verlangen, dat werkelijk een voorschot aan den afzender heeft plaats gehad.

De derde soort van remboursementen betreft de kosten door den spoorweg in het belang des afzenders gemaakt.

Blijkens eene in § 54 D. B. R. voorkomende verwijzing naar § 52 is hiermede in de eerste plaats het door den spoorweg aan transit-, in-, en uitvoerrechten, en reparatiekosten betaalde te verstaan.

Als remboursement kan niet beschouwd worden het den spoorweg wegens betoonde diensten (inladen, wegen der goederen, enz.) verschuldigde, waarbij deze geen onkosten gemaakt heeft.

Als bewijs van de lastgeving tot incasseering of van de overeenkomst van verbruikleening geldt tegenover den geadresseerde de gestempelde vrachtbrief, waarin van de remboursementen is melding gemaakt.

Behelst de vrachtbrief hieromtrent niets, dan zal de spoor-

---

(1) Door de Duitsche schrijvers »*Nachnahmen im vorhinein*" genoemd in tegenstelling tot de sub 1o. vermelde »*Nachnahmen nach Eingang*"

(2) Beslist door het Pr. Ob. Trib. bij vonnis van 23 November 1858, Entsch Deel 39, blz. 276.

weg van den ontvanger de betaling van het remboursement niet kunnen vorderen; deze is immers, volgens artikel 405 van het Duitsche wetboek bevoegd, de rechten uit het vrachtcontract te doen gelden *„gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt*, en wordt volgens artikel 406 van datzelfde wetboek door de aanneming van goederen en vrachtbrief verplicht den vervoerder *„nach Maaszgabe des Frachtbriefs*" te voldoen.

Volgens § 54 alinea 5 van het „Betriebsreglement" kan de afzender vorderen, dat hem door den spoorweg kosteloos „Nachnamescheine" worden uitgereikt.

Deze bepaling, die reeds in het Noord-Duitsche Reglement van 1870 en het Oostenrijksch-Hongaarsche Reglement van 1872 voorkwam, heeft ten doel hem, die tot het ontvangen van het door den spoorweg geïncasseerde bedrag gerechtigd is, het bewijs van zijn recht gemakkelijk te maken (1).

Zij is dus niet toepasselijk op de gevallen, dat door den spoorweg de waarde der goederen aan den afzender wordt voorgeschoten; alsdan, toch, bestaat er geene vordering van den laatste tegen den spoorweg.

Heeft eene incasseering door den spoorweg plaats gehad, dan kan de afzender zijn recht op het ontvangen van het bedrag bewijzen door het vertoonen, hetzij van den gestempelden vrachtbrief, dien hem daartoe door den geadresseerde moet zijn teruggezonden, hetzij van het hem volgens § 50, n°. 5 van het „Betriebsreglement" uitgereikte vrachtbriefduplicaat, hetzij van de bovenbedoelde „Nachnahmescheine".

Volgens Eger (2) dragen deze remboursementsbewijzen het

(1) Zie Eger, Frachtrecht II, blz. 373.

(2) Zie Frachtrecht II, blz. 373, 374.

karakter van toonderpapier, is de spoorweg niet verplicht de indentiteit van den houder te onderzoeken, doch kan hij dezen laatste als bevoegd beschouwen tot het ontvangen van het bedrag. O. i. is deze stelling, waar het reglement geene bepaling van dergelijke strekking bevat, vrij gewaagd.

Remboursementen dragen het karakter eener kas-operatie. Dienovereenkomstig geeft alinea 3 van § 54 den spoorwegen het recht daarvoor eene provisie te berekenen.

Onder vigeur van het Vereins-Güter-Reglement van 1865 (1) was het twijfelachtig of provisie verschuldigd was, wanneer een remboursement vóór dat de incasseering had plaats gehad door den afzender werd ingetrokken, iets dat bij het goederenverkeer niet zelden plaats vindt.

Met het oog op de moeite, die reeds de loutere opdracht van remboursementen den spoorweg veroorzaakt (als het gereedmaken der „Nachnahmeschein", het boeken van het remboursement, het berekenen der provisie enz.) werd in de thans geldende reglementen de vraag in dien zin beslist, dat de intrekking der incasseerings-lastgeving op het verschuldigd zijn der provisie van geen invloed is.

De provisie wordt bepaald door de tarieven van het station waar de opdracht van het remboursement geschiedt.

Binnen deze grenzen kan elke tot het „Verein" behoorende spoorweg de provisie naar goedvinden vaststellen.

Geene provisie is verschuldigd voor „von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder" (§ 54 alinea 3).

---

(1) § 9 alinea 3 van het bedoeld reglement bepaalde, dat; »für die Verabfolgung der Nachnahme nur einmal und zwar die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet wird."

Ook de spoorwegen onderling toch staan in de meeste gevallen tot elkander in de verhouding van lastgever tot mandataris.

Heeft immers, bij een transport, waaraan verschillende lijnen deelnemen geene vooruitbetaling van de vracht plaats gehad, dan bestaat tusschen elken vroegeren spoorweg, die de goederen aan zijn opvolger overgeeft, en den volgende voorzoover deze zijn voorganger geen voorschot heeft gedaan, eene mandaatsverhouding, krachtens welke laatstgenoemde spoorweg verplicht is de aan zijn voorganger verschuldigde vrachtpenningen te incasseeren en hem die na ontvangst uit te keeren. (1)

Volgens de bovenvermelde bepaling van alinea 3 van § 54 zijn deze remboursementen vrij van provisie, opdat de afzender „durch die Abrechnungsmanipulation der Bahnen unter sich nicht mit Nachnahmeprovisionen beschwert werden soll.” (2)

Uitdrukkelijk wordt in artikel 63 van de *Russische* spoorwegwet de op den afzender rustende verplichting uitgesproken tot verpakking der goederen, die daaraan behoefte hebben.

Bij onvoldoendheid der verpakking heeft de spoorweg het recht de aanneming der goederen te weigeren of te vorderen, dat de afzender het onvoldoende der verpakking op den vrachtbrief of bij eene afzonderlijke schriftelijke verklaring constateere.

De beslissing hierover, of eenig goed voldoende verpakt is, berust volgens artikel 64 bij den stationschef of bij een in het bijzonder daartoe aangestelden spoorwegbeamte. Weigert de afzender eene onvoldoende verpakking te verbeteren, dan

---

(1) In de praktijk wordt telkens bij eene dergelijke overgave van goederen, de opvolgende spoorweg door zijn voorganger voor het bedrag der aan dien laatste verschuldigde vracht in rekening-courant gedebiteerd.

(2) Zie EGER Frachtrecht, II blz. 372.

wordt, volgens hetzelfde artikel, in tegenwoordigheid van twee getuigen, een proces-verbaal opgemaakt van den toestand dier verpakking en in den vrachtbrief eene daarop betrekking hebbende aanteekening ingelascht.

De gevolgen der gebrekkige verpakking zijn:

1°. niet-aansprakelijkheid van den spoorweg voor schade, door de onvoldoendheid der verpakking veroorzaakt.

2°. verplichting van den afzender tot vergoeding van schade door den spoorweg ten gevolge van het gebrekkige der verpakking geleden.

De wet onderscheidt tusschen tweeërlei soort van verpakkingsgebreken, die welke op het tijdstip der aanneming van de goederen voor den spoorweg *wèl* en die, welke op dat oogenblik *niet* uiterlijk waarneembaar zijn.

Is de eerste soort aanwezig, dan wordt voor het intreden der beide bovengenoemde gevolgen vereischt, dat van het gebrekkige der verpakking in den vrachtbrief of bij eene afzonderlijke verklaring van den afzender melding zij gemaakt. (1)

Ten aanzien van de verplichting des afzenders om het goed van de bij de vervulling van tol- en douane-formaliteiten vereischte papieren te voorzien, volgt artikel 66 der Russische wet de beginselen van het Duitsche Handelswetboek, zooals

---

(1) Artikel 65 der Russische wet luidt: »Die Mangelhaftigkeit der Verpackung befreit die Eisenbahn von jeder Haft für die daraus entstehenden Folgen und verpflichtet den Absender zur Vergütung des hierdurch verursachten Schadens, *a.* wenn die Eisenbahn beweist, dasz die Mangelhaftigkeit der Verpackung zur Zeit der Annahme des Gutes von ihr äuszerlich nicht bemerkt werden konnte, und *b.* wenn die Mangelhaftigkeit der Verpackung in der in den art. 63 und 64 bezeichneten Weise festgestellt worden ist".

Het tusschen de beide sub *a* en sub *b* genoemde vereischten geplaatste »und" heeft hier een *disjunctief* karakter. *Zoowel in het onder a als in het onder b genoemde geval* treden de voor den spoorweg gunstige gevolgen in.

deze door de bepalingen van het „Betriebsreglement" gewijzigd zijn.

De artikelen 74—76 bevatten bepalingen betreffende de remboursementen.

De Russische wet onderscheidt niet, zooals het Duitsche „Betriebsreglement" tusschen verschillende soorten van remboursementen; evenmin bevat zij eene bepaling betreffende het bewijs, terwijl eindelijk de vaststelling van het bedrag der provisie aan den spoorwegraad wordt opgedragen.

De in de artikelen 74—76 vervatte voorschriften betreffen in hoofdzaak de uitvoering der lastgeving door den spoorweg; hunne behandeling wordt tot § 4 van dit Hoofdstuk uitgesteld.

Het *Nederlandsche* Transport-reglement huldigt ten aanzien van de verplichtingen des afzenders tot voldoende verpakking der goederen en het medegeven der voor de vervulling van douane-formaliteiten vereischte papieren de beginselen van het Duitsche recht.

In verband met het vervullen der belasting-formaliteiten (1) bevat het Nederlandsche Reglement in alinea 6 van artikel 50 eene bepaling, die aan het Duitsche „Betriebsreglement" vreemd is.

Het is, zooals wij reeds boven gezien hebben, zeer mogelijk, dat de vervoerder volgens de belastingwetten aansprakelijk is voor een door den afzender ten aanzien van de douane-formaliteiten gepleegd verzuim; ook komt het niet zelden voor, dat bij het zoogenaamd transito-verkeer, waarbij goederen in een land worden ingevoerd om binnen zekeren

---

(1) Zie over dit laatste § 3 van dit Hoofdstuk.

termijn weder te worden uitgevoerd, de vrachtbrief eene bepaling bevat, die den vervoerder aansprakelijk stelt voor het geval, dat bedoelde uitvoer niet binnen den bepaalden tijd heeft plaats gehad.

Het voorschrift, nu, van alinea 6 van artikel 50 van het Nederlandsch Reglement houdt in, dat, wanneer de vrachtbrief voor het vervullen der belasting-formaliteiten dergelijke voorschriften als het boven ten aanzien van het transito-vervoer genoemde bevat, waaruit eene aansprakelijkheid van den spoorweg kan ontstaan, welke door de goederen niet of niet voldoende wordt gedekt (1), de ondernemers der spoorwegdienst van den afzender kunnen vorderen, dat hij vooraf zekerheid stelle, en bij gebreke van dien de aanneming der goederen weigeren.

Ten aanzien van de in artikel 53 betreffende het bezwaren der goederen met remboursementen gestelde regelen, verdient het opmerking, dat in tegenstelling tot § 54, alinea 2, van het Duitsche Reglement, de spoorwegen niet verplicht zijn voorschotten te doen, en dat het Nederlandsch reglement, evenzeer in afwijking van het Duitsche, van bedoelde voorschotten melding maakt met betrekking tot het aan vracht en kosten voor het voorafgaand vervoer betaalde, niet zooals laatstgenoemd reglement, ten aanzien van de waarde van de goederen.

Volgens alinea 3 van artikel 53 moet het bedrag der voorschotten en remboursementen door den afzender in *letters* op den vrachtbrief worden geschreven.

---

(1) Dit kan o. a. het geval zijn, doordat de waarde dier goederen gering is of de aansprakelijkheid van den spoorweg blijft doorloopen, nadat de goederen zich niet meer onder zijn beheer bevinden.

Het *Zwitsersch* „Obligationenrecht" bevat ten aanzien van het vervoer in het algemeen in art. 452 de verplichting des afzenders tot behoorlijke verpakking der goederen; evenals in de Russische wet wordt de spoorweg van zijne aansprakelijkheid voor de gevolgen van niet-zichtbare verpakkingsgebreken ontheven, ook wanneer eene verklaring van den afzender in den vrachtbrief hieromtrent ontbreekt.

Voor het spoorwegtransport is dezelfde bepaling herhaald in artikel 51 der Bondswet van 1875 en in § 88 j[a] § 124, *h*, alinea 3 van het Transportreglement.

Ten aanzien van de verplichting des afzenders om de goederen, die vóór de aflevering aan den ontvanger tol- en douaneformaliteiten of een politie-onderzoek moeten ondergaan, van de daartoe vereischte papieren te voorzien, huldigt artikel 13 der bovengenoemde wet dezelfde beginselen als het Duitsche Handelswetboek.

Terwijl echter dit laatste alleen bepaalt, dat de afzender niet aansprakelijk is voor zooverre den spoorweg schuld kan worden ten laste gelegd, en aan wetenschap en jurisprudentie overlaat te beslissen, wanneer dit het geval is, schrijft alinea 4 van artikel 13 der Zwitsersche wet uitdrukkelijk voor, dat de spoorweg verplicht is in de eerste plaats op verzoek van den afzender dezen omtrent de voorschriften aangaande de douane-papieren in te lichten en voorts ook zonder daartoe aangezocht te zijn, hem op de in het oog vallende gebreken opmerkzaam te maken.

§ 97 van het Reglement behandelt de remboursementen.

Opmerking verdient, dat aldaar van het doen van voorschotten door den spoorweg aan den afzender niet gesproken wordt, dat remboursementen van de kosten, waarmede de goederen bij hunne aanbieding aan den spoorweg bezwaard

zijn, alleen „nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen" toegelaten zijn en dat de vaststelling der provisie niet aan de bijzondere tarieven der spoorwegen is overgelaten.

De verplichting van den afzender tot behoorlijke verpakking van de door hem aangeboden goederen is in *Italië*, ten aanzien van het vrachtcontract in het algemeen implicite vervat in artikel 393 van het Handelswetboek.

Wanneer de vervoerder de goederen zonder eenig voorbehoud ten transport aanneemt, worden er verondersteld geene uitwendig zichtbare gebreken in de verpakking aanwezig te zijn.

Uit deze bepaling kan worden afgeleid, dat de vervoerder het recht heeft in geval van uiterlijk zichtbare gebreken der verpakking te vorderen, dat de afzender daarvan eene verklaring afgeve en aldus de door die gebreken veroorzaakte schade drage.

Voor het spoorwegvrachtcontract volgt de verplichting des afzenders tot verpakking uit artikel 103 van de Tariffe e Condizioni.

Evenals in het boven behandelde recht is deze verplichting ook hier geene absolute.

Is de verpakking onvoldoende, dan kan de spoorweg het vervoer daarom nog niet weigeren, maar de goederen reizen dan „a rischio e pericolo dello speditore", welke algemeene uitdrukking blijkens artikel 130, a) der Tariffe e Condizioni beteekent, dat de spoorweg niet aansprakelijk is „delle avarie o del deperimento . . . . . in quanto il danno derivato sia la conseguenza del modi di spedizione delle merci."

De verplichting des afzenders om den vervoerder in het bezit van alle tot het transport vereischte geleipapieren te stellen,

is voor het vervoer in het algemeen uitgedrukt in artikel 391 van het Wetboek van Koophandel; tevens wordt daar de afzender voor de juistheid en regelmatigheid dier papieren aansprakelijk gesteld.

In het vóór-ontwerp van het Handelswetboek (1) was bedoelde verplichting des afzenders afhankelijk gemaakt van een verzoek van den vervoerder. „Il mittente", luidde artikel 8 van dat ontwerp, „deve consegnare al vettore *che li richieda* i documenti doganali" enz. Op aandringen van de Kamers van Koophandel van Chiavenna en Vicenza werden de woorden *che li richieda* geschrapt, daar men moest vooronderstellen dat de afzender met de verschillende formaliteiten, waaraan de goederen vóór de aflevering aan den ontvanger onderworpen zijn, niet onbekend is.

In tegenstelling tot al het hierboven behandelde recht maakt artikel 391 van het Italiaansche wetboek op de aansprakelijkheid van den afzender voor de juistheid en voldoendheid der papieren geene uitzondering voor het geval, dat den vervoerder schuld kan worden ten laste gelegd. Bij het spoorwegtransport is het anders.

Ofschoon eene uitzondering als de hier bedoelde in de Tariffe en Condizioni niet uitdrukkelijk is opgenomen, kan men haar per argumentum a contrario afleiden uit de bepaling van artikel 8 dier Tarieven.

Terwijl toch artikel 391 van het handelswetboek in het algemeen bepaalt, dat de afzender verantwoordelijk is voor de juistheid en regelmatigheid der papieren, verklaart genoemd artikel 8 der T. e. C., dat alle nadeelen, die het gevolg zijn van de niet-inachtneming van de verplichtingen des afzenders

(1) Zie Memoria, blz. 375.

ten aanzien der douane-papieren, door dien laatste of den ontvanger gedragen worden.

Heeft zich dus de afzender aan geen verzuim schuldig gemaakt, maar is de onvoldoendheid der papieren alleen het gevolg van de handelingen des vervoerders, dan is de eerste voor de daaruit ontstane schade niet verantwoordelijk.

Hebben zoowel afzender als vervoerder schuld, dan is, volgens artikel 8, ieder voor de door hem veroorzaakte schade aansprakelijk.

Van drie voorwaarden maakt artikel 121 der Tariffe e Condizione het recht des afzenders afhankelijk, om van het bedrag der kosten, waarmede de goederen bij de aanbieding ten vervoer bezwaard zijn, van den spoorweg voorschotten te verlangen.

De goederen moeten, vooreerst, zich in een goeden staat bevinden, en niet licht breekbaar of aan spoedig bederf onderhevig zijn ; voorts mag het bedrag der voorschotten met inbegrip van de vracht (1) een derde van de vermoedelijke waarde niet overschrijden ; in de derde plaats moeten de kosten, blijkens eene door den afzender daarvan op de richiesta di spedizione te geven specificatie, uitsluitend het voorafgaand transport betreffen.

De remboursementen worden behandeld in het volgend artikel, dat verscheidene bepalingen betreffende de uitvoering van het incasseeringsmandaat betreft, waarop wij later terugkomen.

In afwijking van het Duitsche recht is wegens voorschotten, waarmede de goederen bij hunne overneming door een vol-

---

(1) Wanneer deze nl, niet vooruit door den afzender is voldaan. Artikel 121 spreekt wel niet hiervan, maar de ratio der bepaling brengt het mede.

genden spoorweg worden bezwaard, door den afzender aan alle bij het transport betrokken spoorwegen provisie verschuldigd.

Tweede Categorie. Eene wettelijke bepaling, die den afzender tot voldoende verpakking der door hem ten vervoer aangeboden goederen verplicht, komt in het *Fransche* recht niet voor. In de bijzondere reglementen der spoorwegen en in de jurisprudentie is echter deze verplichting erkend; ook is aangenomen, dat eene schriftelijke verklaring des afzenders in geval van onvoldoende verpakking den spoorweg van zijne aansprakelijkheid voor de schade, die van die onvoldoendheid het gevolg is, bevrijdt.

„La signature", beslist een vonnis van de handelsrechtbank te Beauvais van 7 Maart 1883, „la signature par l'expéditeur de marchandises insuffisamment emballées d'un bulletin de garantie a pour effet, au cas d'avarie, de mettre à la charge du destinataire la preuve que ladite avarie a été causée par une faute de la compagnie du chemin de fer".

Dezelfde leemte in de wetgeving bestaat ten aanzien van de verplichting des afzenders om de goederen van de vereischte gelei-papieren te voorzien.

Ook hier is men tot de reglementen der spoorwegen en de daarop steunende jurisprudentie beperkt.

In die reglementen worden dezelfde beginselen gehuldigd als in het Duitsche „Betriebsreglement"; uitdrukkelijk ontheffen zich de spoorwegen van de verplichting om de hun door den afzender verstrekte papieren te onderzoeken, terwijl deze laatste voor de gevolgen van een ten aanzien van die papieren

gepleegd verzuim tegenover den spoorweg aansprakelijk is. „La déclaration de l'expéditeur de marchandises exportées de France par chemin de fer", beslist een vonnis van genoemde handelsrechtbank van Beauvais van 21 Februari 1883, „se trouvant incomplète pour la douane étrangère, l'expéditeur est mal fondé à se plaindre des conséquences de l'omission qu'il a commise".

De afzender is tegenover den spoorweg aansprakelijk, — immers ook de Fransche wetgeving (1) huldigt het beginsel, dat de vervoerder strafrechtelijk verantwoordelijk is voor de door den afzender ten aanzien van de gelei-papieren gepleegde verzuimen, ook wanneer hij in staat is diens naam te noemen (2).

Het belasten der vervoerde goederen met remboursementen wordt in Frankrijk niet als een *recht* van den afzender tegenover den spoorweg aangemerkt. Reeds boven blz. 63 werd opgemerkt, dat door de handelsrechtbank van Marseille beslist is, dat voor het geval, dat de afzender de goederen met remboursement bezwaart, de bepaling van artikel 49 van het Cahier des Charges, die de verplichting der spoorwegen tot vervoer van alle hun aangeboden goederen inhoudt, niet toepasselijk is (3), in weerwil van het feit, dat op de formulieren

---

(1) Men zie artikel 29 der wet van 22 Augustus 1791, de wet van 9 floréal, an VII, die van 28 April 1816 en van 2 Juni 1875.

(2) Ten overvloede erkend door een arrest van het hof van appel van Montpellier van 4 December 1882.

(3) Men zie ook Ch. Lyon-Caen en L. Renault, Précis de Droit Commercial, Deel II blz. 512, noot 1, alwaar gezegd wordt : »Les Compagnies sont libres de refuser de se charger des marchandises grevées de remboursement. .... En fait, les Compagnies ne refusent pas de se charg.r des marchandises grevées de remboursement".

der recepissen en „déclarations d'expédition" het woord *remboursement* geregeld voorkomt (1).

De vraag heeft zich in Frankrijk voorgedaan of er bij eene verzending van goederen tegen remboursement één enkele of wel twee afzonderlijke overeenkomsten tusschen spoorweg en afzender worden gesloten.

Deze vraag is door het Tribunal de Commerce de la Seine in een vonnis van 16 Juli 1872 in eerstgemelden zin beantwoord. Het bezwaren der goederen met remboursementen brengt geen tweede vervoercontract mede; het maakt slechts een beding uit van het oorspronkelijk vrachtcontract.

Voldoende blijkt dit, volgens bedoeld vonnis, uit de omstandigheid, dat het récépissé, dat den afzender wordt uitgereikt, eene vermelding van de remboursementen inhoudt en den afzender het recht geeft, van den spoorweg naar omstandigheden hetzij de aflevering der goederen, hetzij de uitbetaling der door hem geïncasseerde geldsommen te vorderen.

Het is in Frankrijk gebruikelijk, dat de afzender den spoorweg bij het aanbieden der goederen tevens eene zoogenaamde „*déclaration d'expédition*" afgeeft (2), een stuk dat bij het spoorwegverkeer der overige door ons behandelde landen niet voorkomt.

Voor den afzender is het van veel belang, dat de inhoud dezer „déclarations d'expédition" overeenkomstig de werke-

(1) Gewoonlijk verstaat men in Frankrijk onder »*remboursement*" de waarde der goederen, met welker incasseering zich de spoorweg belast; onder »*débours*" de wegens een vroeger transport verschuldigde kosten, waarmede het goed bij de aanbieding aan den spoorweg bezwaard is. Terwijl het vervoer van goederen, bezwaard met *remboursement* voor de spoorwegen niet verplichtend is, kunnen zij een transport van goederen, bezwaard met *débours*, niet weigeren. Zie CH. LYON-CAEN en L. RENAULT, Précis de Droit Commercial, Deel II blz. 511 en 512, noot 1.

(2) Door de spoorwegen worden gedrukte formulieren verkrijgbaar gesteld, die door den afzender slechts behoeven te worden ingevuld.

lijkheid zij, daar de door hem afgegeven verklaring in handen van den spoorweg blijft en eventueel tot bewijs tegen hem kan strekken.

Met het oog op deze bestemming der déclarations d'expédition heeft het administratief gezag bij decreet van 22 Mei 1874 voor den inhoud der verklaringen zekere vereischten gesteld. Behalve datum (1) en onderteekening van den afzender, moeten zij aanduidingen bevatten van naam en woonplaats van laatstgenoemde en van den ontvanger, van getal, gewicht en hoedanigheid der goederen, de vermelding of deze al of niet aan de woonplaats van den ontvanger moeten worden afgeleverd en of de zending al of niet franco geschiedt.

In den regel bevatten de „déclarations d'expédition" geene aanwijzing van de door de goederen te volgen route, wanneer meerdere wegen naar de bestemmingsplaats voeren. Zonder twijfel heeft de afzender, wanneer dit laatste het geval is, het recht den te volgen weg te bepalen; heeft hij echter geen keuze gedaan dan zal de spoorweg zelf den weg hebben te bepalen altijd zooveel mogelijk in het belang van den afzender.

Niet altijd houden de Fransche spoorwegmaatschappijen dit in het oog; dikwijls komt het voor dat zij ten nadeele des afzenders een langere en meer kostbare route kiezen, waar het vervoer zonder bezwaar langs eenen korteren weg had kunnen geschieden.

Hierin heeft de heer S. Goudin, agent consulaire honoraire en schrijver van een werkje, getiteld „La Vigie des Transports par chemins de fer" (2) aanleiding gevonden om bij een schrij-

---

(1) De datum is van belang voor de berekening der transporttermijnen.

(2) Genoemd boekje vormt een pleidooi ten behoeve van handel en nijverheid tegen het monopolie der groote Fransche spoorwegmaatschappijen.

ven van 29 Februari 1884 tot den Minister van Publieke Werken het verzoek te richten, dat het administratief gezag de spoorwegmaatschappijen zoude dwingen de formulieren der „déclarations d'expédition" in dien zin te wijzigen, dat zij den afzender aanleiding gaven de te volgen route aan te wijzen. (1)

Terecht werd door de Regeering op dit verzoek afwijzend beschikt.

Door de tegenwoordige inrichting der formulieren wordt de afzender geenszins verhinderd, een keuze van de route te doen; het is in geenen deele noodzakelijk, dat de maatschappijen gedwongen worden, den afzender aan zijn recht te herinneren en hem tot de uitoefening daarvan uit te noodigen.

Is de afzender verplicht aan den spoorweg eene „déclaration d'expédition" ter hand te stellen, de spoorwegmaatschappij moet, hetzij de afzender er om verzoekt of niet, een „récépissé" uitreiken. (2)

De vereischten voor den inhoud daarvan zijn de aanduiding van de hoedanigheid en het gewicht der goederen, van den naam en de woonplaats van den geadresseerde, van den totaalprijs van het vervoer, van de termijnen, waarbinnen het transport moet worden verricht.

Volgens de door de jurisprudentie aan de woorden „*le prix*

(1) Zie La Vigie des Transports par chemins de fer, Paris, 1885 blz. 24.

(2) De verplichting tot het uitreiken van een récépissé bestaat niet, wanneer de afzender een vrachtbrief vordert. Vroeger kwam dit laatste dikwijls voor. Men had aangenomen, dat de afzender het recht had, in den vrachtbrief het beding op te nemen, dat bij vertraging de vrachtprijs tot op $^2/_3$ zou worden gereduceerd. In 1862 echter besliste het Hof van Cassatie, dat voor het opnemen van een dergelijk beding de toestemming van den spoorweg noodig was. Dit, in verband met de omstandigheid, dat het recht van zegel voor de récépissés langen tijd *lager* was dan voor de vrachtbrieven, deed de laatsten in onbruik geraken.

total du transport" gegeven uitlegging, moet onder deze uitdrukking alleen begrepen worden de vrachtprijs voor het vervoer langs den eersten spoorweg. (1)

Door verscheidene schrijvers is er op gewezen, dat aan deze interpretatie bezwaren van practischen aard verbonden zijn. Volgens hen is het voor den afzender veelal hoogst moeielijk in het doolhof van de „livre Chaix" de tarieven te vinden, die op het transport toepasselijk zijn, om daaruit het totaal van de vracht te berekenen.

Te betreuren is het, dat de groote spoorwegmaatschappijen, steunende op de onbekendheid van het publiek met de verhoudingen van het vrachtcontract, het uitreiken der recepissen zoo dikwijls achterwege laten en aldus den afzender en den ontvanger den voor hen zoo belangrijken titel onthouden (2).

In het „Recueil Officiel des Tarifs" voor den binnenlandschen dienst op de *Belgische* staatsspoorwegen wordt de spoorweg (m. a. w. de Staat) van alle aansprakelijkheid ontheven voor de afwezigheid of onjuistheid van douanepapieren, die door den afzender verstrekt zijn of volgens zijne aanwijzing zijn opgemaakt (art. 78).

De verplichting van den spoorweg om goederen te vervoeren, die voor het bedrag hunner waarde met remboursement bezwaard zijn, kan door eene redeneering a contrario

---

(1) Men zie o. a. een arrest van het Hof van Dijon van 9 Juni 1869, dat eene beslissing in dezen geest inhoudt. »Pour qu'il en fût autrement," motiveert het Hof, »il faudrait que les deux Compagnies eussent adopté un tarif commun pour les transports, qui se font alors sans interruption sur la ligne correspondante, comme si le transport n'avait lieu que sur une seule et même ligne".

(2) Aan deze handelwijze der spoorwegen zijn verschillende aanschrijvingen van Regeeringswege te danken, o. a. eene ministerieele circulaire van 14 Juni 1864 (zie Lyon-Caen en Renault, Deel II, blz. 514, noot 1).

worden afgeleid uit artikel 66 van bovengenoemd tarief. De eerste zinsnede van dat artikel, toch, verklaart dat, „les déboursés ne sont pas obligatoires". Waar nu uitdrukkelijk gezegd wordt dat het doen van voorschotten voor het bedrag der op de goederen rustende kosten van voorafgaand transport (déboursés) (1) voor den spoorweg *niet* verplichtend is, daar zal men wel mogen aannemen, dat het omgekeerde geldt ten aanzien van de remboursementen in engeren zin nl. die, welke door den spoorweg niet worden vooruitbetaald.

Ten aanzien van beide soorten van remboursementen bevat het tarief regelen.

Voorschotten zijn niet toegelaten bij voorwerpen van minder dan 5 KG. De waarde der goederen moet voorts het bedrag der voorschotten, vermeerderd met de te betalen vracht overtreffen, terwijl de goederen zelve niet aan bederf onderhevig mogen zijn.

Wat de remboursementen in engeren zin betreft, bepaalt artikel 66, dat deze op het „bulletin d'expédition" of op den vrachtbrief in letters en duidelijk moeten zijn opgegeven.

Terwijl de wetgevingen der bijzondere staten, zooals uit het bovenstaande blijkt, de verplichting van den afzender tot voldoende verpakking der goederen, slechts indirect uitspreken, door in geval van onvoldoende verpakking den spoorweg het recht te geven, de aanneming der goederen te weigeren, is in de *Conventie* de bedoelde verplichting met zoovele woorden uitgedrukt (2).

---

(1) Vgl. het boven blz. 163 noot 1 gezegde.

(2) Artikel 9 alinea 1 luidt: »So weit nicht die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust und Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Is de verpakking onvoldoende, dan heeft de spoorweg de keus om òf het vervoer te weigeren òf te vorderen, dat de afzender het ontbreken of de gebreken der verpakking op den vrachtbrief vermelde en aan het station van afzending bovendien eene schriftelijke verklaring betreffende de verpakkingsgebreken afgeve.

Het gevolg van een dergelijke verklaring bestaat hierin, dat de spoorweg niet aansprakelijk is voor schade, uit de gebreken der verpakking voortgesproten (art. 31).

Niet ten aanzien van alle gebreken, echter, is eene dergelijke verklaring noodig om den spoorweg voor de nadeelige gevolgen van het gebrek niet aansprakelijk te doen zijn.

De Conventie bevat hier eene zeer nuttige onderscheiding tusschen gebreken, die uiterlijk wel en niet zichtbaar zijn (1).

In die staten, waar de wetgeving op voorbeeld der Duitsche de bedoelde distinctie niet bevat, zal de spoorweg steeds gedwongen zijn een nauwkeurig onderzoek naar de verpakking der hem ten vervoer aangeboden goederen in te stellen, iets, dat voor de lijnen, waarlangs een druk verkeer plaats vindt, hoogst bezwaarlijk kan zijn. Immers, ook voor de gevolgen van niet-zichtbare gebreken in de emballage is hij aldaar, wanneer een verklaring van den afzender dienaangaande ontbreekt, aansprakelijk.

Volgens alinea 3 van artikel 9 der Conventie is hij voor schade, ontstaan uit uiterlijk niet-zichtbare gebreken nooit verantwoordelijk.

De spoorweg kan derhalve in het internationaal verkeer

---

(1) De Russische spoorwegwet van 1885 is ook ten aanzien van dit punt het Berner tractaat gevolgd. Zie boven bl. 154.

met een oppervlakkig onderzoek van de verpakking der hem aangeboden goederen volstaan.

In één geval is ook ten aanzien van verpakkingsgebreken, die uiterlijk wèl zichtbaar zijn, eene verklaring van den afzender niet vereischt om den spoorweg van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen dier gebreken te ontheffen.

De afzender, toch, draagt ook de gevolgen van uiterlijk zichtbare gebreken, „wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt" (art. 9 al. 3).

Zonder eene dergelijke bepaling zoude het mogelijk zijn, dat de afzender de goederen *opzettelijk* niet of niet voldoende verpakte in de hoop, dat de spoorweg de gebreken over het hoofd zoude zien en aldus voor eventueele nadeelige gevolgen jegens hem aansprakelijk zoude zijn.

Het bewijs van het opzet rust zonder twijfel op den spoorweg; de dolus toch wordt door de Conventie als voorwaarde eener exceptioneele aansprakelijkheid van den afzender voorgesteld.

Intusschen valt het niet te ontkennen, dat dit bewijs in de meeste gevallen hoogst moeilijk te leveren zal zijn.

De vraag kan zich voordoen, of, in geval van dolus van den afzender, ook de ontvanger van zijne vordering tegen den spoorweg beroofd is.

Voor eene bevestigende beantwoording van deze vraag zou kunnen worden aangevoerd, dat volgens artikel 16 de ontvanger bevoegd is „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte" uit te oefenen en dat het recht op schadevergoeding in geval van dolus van den afzender niet tot de rechten uit het vrachtcontract behoort; tot eene ontkennende beantwoording zoude de overweging kunnen leiden, dat de Conventie niet bepaalt, dat de spoorweg, in het algemeen van de aan-

sprakelijkheid ontheven is, maar wel dat de afzender de nadeelige gevolgen van zijn opzet draagt, en dat een dergelijke uitzonderingsbepaling niet ook tot den ontvanger mag worden uitgebreid, die in het algemeen geen rechtverkrijgende van den afzender is.

De tweede op den afzender rustende verplichting, die tot het medegeven der geleipapieren, welke tot nakoming van tolbelasting- of politievoorschriften vereischt zijn, is mede in de Conventie opgenomen (art. 10 al. 1).

Evenals volgens het Duitsche Handelswetboek is de afzender voor de gevolgen van de gebreken, de onvoldoendheid of de onjuistheid dezer papieren jegens den spoorweg aansprakelijk, voor zooverre zich deze laatste niet aan eenig verzuim heeft schuldig gemaakt.

Het niet-onderzoeken der papieren wordt echter, niet als een verzuim beschouwd (art. 10 al. 2).

Zijn de gebreken echter van dien aard, dat zij ook zonder eenig onderzoek aanstonds in het oog moesten vallen en heeft de spoorweg den afzender daarop niet opmerkzaam gemaakt, dan draagt hij zonder twijfel de nadeelige gevolgen, die voor hem uit die gebreken voortvloeien.

Door Duitschland was in de conferentie van 1881 voorgesteld, behalve de papieren, vereischt tot het nakomen van tol-, douane- en politievoorschriften, ook het medegeven van papieren, die in het belang der statistiek gevorderd worden, van den afzender te verlangen. Dit voorstel werd echter verworpen, nadat het bestreden was door de afgevaardigden van Rusland, Zwitserland en België, de heeren Perl, de Seigneux en Lejeune, die meenden, dat men van den afzender niet konde vergen, dat hij met alle ten aanzien van de statistiek in de verschillende staten geldende voorschriften bekend was.

Bovendien wezen zij er op, dat de statistiek van het goederenvervoer in den regel slechts den in- en uitvoer, niet den doorvoer omvat, zoodat door het station van afzending en dat van bestemming voldoende opgaven zouden kunnen worden verstrekt.

Tegenover de beide hier behandelde verplichtingen van den afzender, kent de Conventie hem het recht toe, de goederen tot het beloop hunner waarde en van de kosten, die vóór de aanbieding aan den spoorweg in het belang der goederen gemaakt zijn, met remboursementen te bezwaren (art. 13).

Uitdrukkelijk verklaart de Conventie, echter, dat goederen, bij welker transport vooruitbetaling van vracht kan gevorderd worden, (dat zijn dezulke, die aan spoedig bederf onderhevig of van geringe waarde zijn) niet met remboursementen mogen worden bezwaard.

Deze uitzondering komt ons minder juist voor; zij is, naar onze meening, in het belang van den laatsten spoorweg onnoodig, voor de overige onvoldoende.

De laatste spoorweg, toch, behoeft krachtens alinea 3 van artikel 13 het bedrag van het remboursement niet eerder uit te betalen, voordat hem dit door den ontvanger is ter hand gesteld; hij heeft dus geene behoefte aan dekking. De voorafgaande spoorwegen kunnen wel is waar door den afzender tot betaling van het remboursement gedwongen worden, vóórdat zij zelven het van hunne opvolgers geïncasseerd hebben, maar op het oogenblik dat de afzender hen tot betaling aanspreekt, hebben zij de vervoerde goederen niet meer onder zich en worden zij dus door de waarde van die goederen niet gedekt.

Bij de eerste lezing in de Conferentie van 1881 was voorgesteld, behalve de waarde van elk der goederen als grens

voor het bedrag der remboursementen in ieder bijzonder geval, bovendien een algemeen maximum vast te stellen, dat nooit, zij het ook dat de *waarde* der goederen meer bedroeg, zou mogen worden overschreden.

Tegen het absolute karakter, dat men aan dit maximnm wilde geven, werden door den heer Asser bezwaren in het midden gebracht; hij wenschte aan de 1e commissie de vraag in behandeling te geven of men den spoorwegen niet behoorde toe te staan ook remboursementen tot een hooger bedrag op zich te nemen.

Door genoemde Commissie werd deze vraag bevestigend beantwoord. Het door de uitvoeringsbepalingen (1) vast te stellen maximum moeten kunnen worden overschreden, wanneer alle aan het transport deelnemende spoorwegen daarin toestemden.

Zonder discussie werd het voorstel der commissie aangenomen.

De volgende vragen doen zich nu echter naar aanleiding van de bepaling van artikel 13 voor:

1°. Wat zal het gevolg zijn daarvan, dat de eerste spoorwegmaatschappij zonder uitdrukkelijke toestemming der overige lijnen het algemeen maximum van frs. 2000 of de waarde der goederen overschrijdt?

2°. Welke waarde der goederen wordt door artikel 13 bedoeld, die ter plaatse van afzending of van bestemming?

Ten aanzien der eerste vraag zijn wij van oordeel, dat de overige spoorwegen door het stilzwijgend overnemen van goederen en vrachtbrief (iets waartoe zij volgens artikel 5 der Conventie verplicht zijn) niet moeten geacht worden evenals de eerste spoorweg de verplichting te hebben op zich

---

(1) § 5 der Uitvoeringsbepalingen stelt het maximum op frs. 2000.

genomen ook het meerdere dan het algemeen maximum of de waarde der goederen te incasseeren.

Het schijnt twijfelachtig of de volgende spoorwegen het *recht* zullen hebben, den ontvanger voor meer dan het algemeen maximum of de waarde der zending aan te spreken, of wel bij gebreke van betaling van dit meerdere de goederen terug te houden. O. i. zal hun dit recht niet toekomen. De lastgeving tusschen afzender en eersten spoorweg met de daaraan verbonden volmacht is, voor zooverre het algemeen maximum of de waarde der zending overtroffen wordt, voor de overige spoorwegen eene *res inter alios acta*, waaraan zij geen recht kunnen ontleenen.

De geadresseerde zal zich dus, alvorens aan den laatsten spoorweg een remboursement te betalen, dat de in artikel 13 gestelde grenzen overschrijdt, er van behooren te overtuigen, dat door alle spoorwegen in dat remboursement is toegestemd; is dit laatste niet het geval, dan is het mogelijk, dat hij, niettegenstaande zijne betaling aan den laatsten spoorweg, later door den afzender of de eerste lijn nog eens voor het surplus wordt aangesproken.

Op de tweede vraag, — welke als de waarde van het goed moet worden beschouwd, — heeft de conventie geen bepaald antwoord gegeven; zij stelt zich voor, dat de eerste spoorweg te beoordeelen heeft of hij door de waarde der goederen voldoende is gedekt. Aan den eersten spoorweg, toch, komt de beoordeeling van de waarde der goederen toe (1).

---

(1) Zie DE SEIGNEUX, Commentaire blz. 28.

§ 3.

De goederen gedurende het vervoer.

Wij stellen ons voor, in deze paragraaf de verhouding tusschen afzender, geadresseerde en spoorweg te behandelen gedurende een belangrijk deel van de uitvoering van het vrachtcontract, nl. het transport der goederen.

Drie punten treden hier op den voorgrond en wel in de eerste plaats het recht van beschikking over de vervoerde goederen, vervolgens de termijnen, waarbinnen het transport moet geschieden, in de derde plaats de vervulling van tol- en douaneformaliteiten.

I. *Beschikkingsrecht.* Partijen bij het vervoer zijn aanvankelijk alleen de afzender en de vervoerder. Waar geen cognossement of „Ladeschein" is afgegeven, zal gedurende het transport alleen de afzender tot uitoefening der rechten uit het vrachtcontract bevoegd zijn. Daar intusschen het doel van dit contract is, goederen aan een ander te doen afleveren, is het in het belang van het verkeer wenschelijk, dat op zeker tijdstip en onder zekere omstandigheden de rechten en verplichtingen van den afzender op den geadresseerde overgaan, zij het ook in den aanvang slechts voorwaardelijk.

Ten aanzien der omstandigheden, waaronder en het tijdstip, waarop die overgang plaats heeft, leveren de onderscheidene wetgevingen talrijke punten van verschil op.

In het *Duitsche* recht geldt als hoofdbeginsel, dat, zoolang de goederen onderweg zijn, de afzender uitsluitend het recht heeft daarover te beschikken.

Volgens het Duitsche Handelswetboek is de vervoerder

gedurende het transport verplicht de nadere beschikkingen van den afzender, waarbij deze teruggave der goederen of aflevering aan een ander dan de geadresseerde beveelt, op te volgen.

Op een gegeven oogenblik, echter, verliest de afzender het recht van beschikking en wordt de ontvanger tot de onbeperkte uitoefening daarvan bevoegd; bedoeld oogenblik is dat van het overgeven van den vrachtbrief aan den geadresseerde na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats. (art. 402 H.G.B.).

Vóor het overgeven van dien vrachtbrief heeft de vervoerder op eenige uitzonderingen (1) na, slechts de aanwijzingen van den afzender te volgen; na het overgeven van den vrachtbrief heeft de afzender het recht van beschikking verloren en behoeft de vervoerder slechts naar de bevelen van den ontvanger te luisteren.

Alinea 1 van artikel 404 HGB. is gewijd aan de verplichting van den vervoerder tegenover den afzender vóór het afgeven van den vrachtbrief, alinea 2 aan zijne verplichting tegenover den ontvanger na genoemd tijdstip (2).

De afzender heeft vóór de aankomst en de overgifte van den vrachtbrief het volle beschikkingsrecht over de vervoerde goederen.

Artikel 402 spreekt alleen van de latere beschikkingen, strek-

---

(1) Wij hebben hier het oog op de bepaling van art. 404, volgens welke de geadresseerde reeds vóór aankomst der goederen alle maatregelen voor de zekerheid van die goederen kan nemen en den vervoerder de daartoe noodige bevelen kan geven.

(2) Wij zullen hier bij alinea 2 niet lang stilstaan. Wat in deze behandeld wordt, is de verhouding tusschen vervoerder en publiek gedurende het transport: het in bedoelde alinea 2 vervatte recht van den ontvanger bestaat eerst wanneer *na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats* de vrachtbrief hem is overgegeven.

kende tot teruggave of aflevering der goederen aan een ander dan den geadresseerde ; men wachte zich er voor hieruit *a contrario* af te leiden, dat beschikkingen van een anderen inhoud dan de daar vermelde niet behooren te worden opgevolgd.

Mits binnen de grenzen van het vrachtcontract blijvende is de afzender bevoegd over de goederen te beschikken, zooals hij verkiest. (1).

Gelijk reeds werd opgemerkt moet de afzender bij de uitoefening van zijn beschikkingsrecht binnen de grenzen van het vrachtcontract blijven, mag hij door zijne aanwijzingen geen inbreuk maken op de rechten van den vervoerder.

In verband hiermede zal het hem dikwijls niet mogelijk zijn van den vervoerder te vorderen dat deze de goederen teruggeve; dit toch zal, vooral in het spoorwegverkeer, meestal niet kunnen geschieden zonder een oponthoud te veroorzaken, waarvan de zendingen de nadeelige gevolgen ondervinden.

Ook zal door een contra-order van den afzender nimmer het voorrecht van den vervoerder, dat dezen voor zijne vorderingen uit het vrachtcontract is toegekend, mogen worden beperkt.

Voorts dient men in het oog te houden, dat de teruggave door den vervoerder alleen op plaatsen, aan den overeengegekomen transportweg gelegen, behoeft te geschieden, terwijl de afzender nimmer zal kunnen verlangen, dat de vervoerder

---

(1) Der Absender is nicht blos befugt, das Gut jederzeit..... zurückzufordern oder an eine andere als die im Frachtbriefe bestimmte Person ausliefern zu lassen, sondern er darf überhaupt in den Grenzen des vereinbarten Frachtvertrages d. h. ohne Erweiterung oder Eschwerung der vertragmäszig dem Frachtführer obliegenden Leistungen, *jede beliebige Verfügung treffen* und *jede das Gut anlangende Maszregel verordnen.* (EGER, D. F. II, bl. 91).

zonder eenige verdere vergoeding de goederen terugvervoere (1).

Verlangt de afzender dat dit geschiede, dan is hij genoodzaakt daartoe een nieuw vrachtcontract met den vervoerder te sluiten (2).

---

(1) Men verwarre het recht van den afzender tot terugvordering der goederen niet met de hem door artikel 394 alinea 2 van het Handelswetboek gegeven bevoegdheid om bij tijdelijke verhindering van den aanvang of van de voortzetting van het transport het contract te *verbreken*.

Ook door de Berner Conventie is den afzender in artikel 18 laatstgenoemde bevoegdheid verleend. De afzender wordt in het bedoelde geval bevoegd verklaard van het contract terug te treden; is derhalve de tijdelijke verhindering van het transport niet aan de schuld van den spoorweg te wijten, dan is dezen laatsten, behalve de reeds gemaakte kosten slechts een aan den reeds afgelegden weg geëvenredigd deel der vracht verschuldigd.

Kan het transport langs een anderen weg geschieden, dan laat de Conventie het aan den spoorweg ter beslissing over, of het in des afzenders belang is het transport langs dien anderen weg te doen plaats hebben of wel het te staken en den afzender nadere bevelen te vragen.

(2) Aldus is ook beslist door het Reichs-Ober-Handelsgericht bij arrest van 30 November 1874, Entsch. Deel 16, blz. 195: »Seitens des Absenders kann nach Abgang des Guts auf Grund des Artikels 402 der Rücktransport nach dem Orte der Absendung ohne Abschlusz eines neuen Frachtvertrages nicht verlangt werden. Artikel 402 verpflichtet den Frachtführer nur, das Gut an demjenigen Orte zurückzugeben, an welchem es sich zur Zeit des Widerrufs befindet (bezw. den es auf dem stipulirten Transportwege noch zu berühren hat).

Het Hof overwoog daarbij, dat de »Zurückgabe des Transportguts an jeder Station der begonnenen Reise, wenn auch nicht an den Absender persönlich, so doch jedenfalls an von demselben zu bestellende Beauftragte mit Rechtserfolg geschehen kann," — dat »der Artikel Grundsätze ausspricht, welche gleichmäszig ebenso die gröszeren Transportanstalten, wie Eisenbahnen, als den *gewöhnlichen Frachtfuhrmann* angehen, und dem Letzteren gegenüber für den Fall des erfolgten Widerrufs des Transportauftrages durch den Absender, im Hinblick auf Zweck und Mittel des eingegangenen Vertrags, es augenfällig nur um die Verpflichtung, das Gut an demjenigen Orte zurückzugeben, an welchem es zur Zeit des Widerrufs sich befindet, sich handele, keinesweges aber davon die Rede sein kann, dass der gewöhnliche Frachtfuhrmann gezwungen sei, von jeder beliebigen Station der Reise das reklamirte Gut ohne Rücksicht auf die übernommene Beförderung des ihm *sonst* anvertrauten Frachtgutes an den Absendeort zurückzuführen;" dat eindelijk »der wesentliche Zweck einer solchen Weisung [des Absenders] überhaupt regelmäszig blos der negative ist: unter Revokation des Transportauftrages die Auslieferung der Waare an den Adressaten zu hindern."

De vervoerder in het algemeen is tot dit laatste niet verplicht; de spoorwegen zullen in de meeste gevallen krachtens artikel 422 van het Handelswetboek het sluiten van het contract niet kunnen weigeren.

De afzender mist eveneens de bevoegdheid om te vorderen dat de vervoerder *andere* dan de overeengekomen goederen vervoere (1).

Evenmin behoeft de vervoerder de goederen op verlangen van den spoorweg op een andere plaats (met uitzondering van de aan den transportweg gelegen stations) af te leveren (2).

Volgens hetzelfde, hier behandelde beginsel, mag ook het bevel tot aflevering aan een ander dan de in den vrachtbrief aangewezen ontvanger geen verzwaring van de verplichtingen des vervoerders ten gevolge hebben.

Wettelijk is de contra-order des afzenders aan geen vorm gebonden.

Hetzij de beschikking mondeling, hetzij zij schriftelijk of telegrafisch gegeven wordt, steeds zal de vervoerder haar hebben op te volgen, zoodra hij zekerheid heeft, dat zij werkelijk van den afzender afkomstig is.

Daar een hiertoe leidend onderzoek, inzonderheid bij een druk verkeer, zeer bezwaarlijk kan worden, is wat het spoorwegvervoer betreft, de contra-order des afzenders aan een bepaalden vorm gebonden. (§ 54 al. 2 B. R.)

Volgens deze bepaling is de spoorweg alleen verplicht

---

(1) [Art. 402 H. G. B.] berechtigt keineswegs zu dem Schlusse, dasz der Absender gerechtigt sei, von dem Frachtführer den Transport *anderer* als der vertragsmäszigen Güter zu verlangen." Reichs-Ober-Handelsgericht, 11 Januari 1879, Entsch. Deel 24 blz. 416—418.

(2) Zie het arrest van het R. O. H. G. van 4 November 1873, Entsch. Deel 11, blz. 291 (293).

die beschikkingen van den afzender op te volgen, die aan het station van afzending zijn medegedeeld.

Bij het vaststellen dezer bepaling nam men in overweging dat in den regel slechts het station van afzending voldoende in staat is te onderzoeken of de contra-order werkelijk van den afzender afkomstig is.

Niet vereischt is, dat de afzender of zijn vertegenwoordiger *zelf* ter plaatse van afzending aanwezig zij en de contra-order van dáár aan den spoorweg doe toekomen; de nadere beschikking moet „auf der Aufgabestation d. h. durch Vermittlung desselben erfolgen, durch diese übermittelt werden". (1) Van den anderen kant is het niet voldoende, dat de contra-order door den afzender uit de plaats van vertrek, zonder tusschenkomst van het station van afzending, aan den spoorweg, tot wien hij gericht is, worde gezonden.

In dat geval toch is het station van afzending niet in staat de echtheid van de beschikking te onderzoeken, hetgeen juist het doel der bepaling van § 59 is.

Ten gevolge van het hier behandelde voorschrift van het Betriebsreglement is de spoorweg niet *verplicht* de latere beschikkingen op te volgen, die hem niet door middel van het station van afzending bereiken; de *bevoegdheid*, om zulke bevelen uit te voeren, wanneer hij zich er van overtuigd heeft, dat zij werkelijk van den afzender afkomstig zijn, wordt hem door het Betriebsreglement niet ontnomen.

Eene andere vraag is het of de spoorweg door de bepaling van artikel 59 verplicht is, *alle* hem door het station van vertrek toegezonden beschikkingen op te volgen, ook wanneer hij, hoe dan ook, weet, dat zij niet van den afzender afkomstig zijn.

(1) Zie EGER D. F. II blz. 96.

O. i. moet deze vraag ontkennend worden beantwoord. De bepaling van het Reglement strekt in de eerste plaats in het belang van den afzender; in de contrôle van het station van afzending ligt voor dezen laatste eèn waarborg, dat slechts beschikkingen van hem afkomstig, den spoorweg bereiken, tot wien zij gericht zijn. In den regel toch zal, gelijk reeds werd opgemerkt, het station van afzending het best in staat zijn, de echtheid van de beschikkingen te onderzoeken.

Tot een *onderzoek* naar de echtheid zullen zeker de overige spoorwegen niet verplicht zijn; dragen zij echter op de een of andere wijze van de onechtheid kennis, dan zullen zij zonder twijfel de uitvoering van den contra-order moeten weigeren.

Het beschikkingsrecht van den afzender duurt tot een zeker tijdstip voort, om dan in zijn vollen omvang op den ontvanger over te gaan.

Dat tijdstip is dat van het overgeven van den vrachtbrief aan den geadresseerde na de aankomst der goederen ter distinatieplaats. (1).

Bij de behandeling van het Duitsche wetboek (2) werd er op aangedrongen, het beschikkingsrecht van den afzender eerst bij de aflevering der goederen te doen eindigen.

Daartegen werd echter opgemerkt, dat het overgeven van den vrachtbrief volgens artikel 402 steeds na aankomst van de goederen ter bestemmingsplaats moet geschieden en als zoodanig, zonder het karakter van eene formeele traditie te hebben, het begin van de werkelijke overgifte der goederen

---

(1) Over de juridische constructie van de rechten des geadresseerde zie men § 4 van dit Hoofdstuk.

(2) Zie Protoc. blz. 1232—1234.

vormt, terwijl als grens tusschen het recht van den afzender en dat van den ontvanger het toezenden van den vrachtbrief de voorkeur verdient boven de aflevering der goederen, daar deze laatste op verschillende wijzen (bij gedeelten, gedurende meerdere dagen enz.) kan plaats hebben en het in vele gevallen onzeker zoude laten, wie tot beschikking over de goederen bevoegd is.

In plaats van de overgifte van den vrachtbrief kan ook eene andere formeele handeling de grens tusschen het recht van den afzender en dat van den ontvanger uitmaken.

Het is mogelijk, dat de vervoerder in gebreke blijft zijne verplichting tot afgifte van den vrachtbrief na te komen.

In verband hiermede werd de wenschelijkheid erkend, den geadresseerde een middel in handen te geven, waardoor hij zoude kunnen verhinderen, dat de afzender zoolang de vervoerder niet aan zijn verplichting tot afgifte van den vrachtbrief voldaan heeft ten nadeele van den geadresseerde over de goederen zoude kunnen beschikken.

Bij de beraadslagingen over het wetboek (1) werd ten aanzien van het beschikkingsrecht van den afzender het instellen van eene vordering door den geadresseerde tegen den vervoerder tot afgifte van goederen en vrachtbrief met het vrijwillig overgeven van den vrachtbrief door den vervoerder gelijk gesteld.

Men overwoog, dat op dat tijdstip het beschikkingsrecht van den afzender, indien de vervoerder zijne contractueele verplichting jegens den geadresseerde ware nagekomen, zoude zijn te niet gegaan en dat voorts bedoeld oogenblik voldoende

---

(1) Zie Protoc. blz. 4755--4758, 5099.

bepaald was om als grens tusschen de rechten van afzender en geadresseerde te dienen.

De woorden der wet, die noch in artikel 402, noch in artikel 405 van het hier behandeld aan het instellen der bedoelde actie verbonden rechtsgevolg spreekt, zouden tot de opvatting kunnen leiden, dat ook na het aanhangig maken der rechtsvordering door den geadresseerde, het beschikkingsrecht van den afzender blijft voortduren.

Men neemt echter op grond van de bovenbedoelde beraadslagingen aan, dat ten aanzien van het hier behandelde rechtsgevolg het instellen der rechtsvordering door den geadresseerde tot aflevering van goederen en vrachtbrief met het vrijwillig afgeven van den vrachtbrief door den vervoerder gelijk staat (1).

De overgifte van den vrachtbrief geldt in zekeren zin als een symbool van de aflevering der goederen; a fortiori zal die aflevering zelve evenzeer het beschikkingsrecht van den afzender doen eindigen.

Bij de beraadslagingen werd het zelfs onnoodig geächt, eene uitdrukkellijke bepaling dienaangaande in het wetboek op te nemen. „Es verstehe sich übrigens von selbst, dasz auch die am Bestimmungsorte erfolgende *Uebergabe der Güter allein* dem Dispositionsrechte des Absenders ein Ende mache, weil der Frachtführer den Vertrag dadurch erfülle und es keinem Zweifel unterliege, dasz er die behufs Erfüllung seiner Obliegenheiten übergebenen Güter nicht mehr zurückerlangen könne, eine anderweitige Disposition des Frachtführers auch faktisch nicht mehr möglich sei." (Protoc. blz. 4733).

De overgifte van den vrachtbrief moet, om het hierboven

---

(1) Zie EGER D. F. II blz. 100.

omschreven rechtsgevolg te hebben, op de plaats van bestemming geschieden.

Men wilde den vervoerder niet de macht geven, het beschikkingsrecht van den afzender reeds gedurende het transport door het den geadresseerde toezenden van den vrachtbrief vóór de aankomst der goederen te doen eindigen.

Daar, waar een „Ladeschein" is afgegeven, behoeft de vervoerder de latere bevelen van den afzender tot teruggave der goederen of tot aflevering aan een ander dan den door de „Ladeschein" gelegitimeerden ontvanger alleen dàn te volgen, wanneer hem de „Ladeschein" wordt teruggegeven. (art. 416).

Deze bepaling is een rechtstreeksch uitvloeisel van het karakter van den „Ladeschein".

De houder van dit stuk toch, is, onafhankelijk van de verhouding tusschen afzender en vervoerder, tegenover dezen laatste tot opvordering der goederen gerechtigd; de vervoerder zoude dus, ware hij verplicht den afzender te gehoorzamen, ook waar deze de aflevering der goederen van een ander dan den houder van de „Ladeschein" beveelt, na uitvoering van den contra-order des afzenders, nog eens door door den houder van de „Ladeschein" kunnen worden aan gesproken.

Het hier behandelde onderwerp maakt een der vijf punten uit, waarop het den 16 Mei 1875 in Hongarije ingevoerde Wetboek van Koophandel, voor zooveel dit onderwerp betreft, van het Duitsche Handelswetboek afwijkt.

Volgens eerstgenoemd wetboek (Art. 404, al. 2) verliest de afzender door de aanwezigheid van een recepis, (dat in rechtskarakter met den „Ladeschein" overeenkomt) het

geheele beschikkingsrecht over de goederen, dat op den houder van de recepisse overgaat (1), terwijl het Duitsche wetboek hem alleen de bevoegdheid ontneemt de aflevering aan den houder van den „Ladeschein" te verbieden, hem daarentegen ten aanzien van alle overige beschikkingen de volle vrijheid laat.

De *Russische* wet heeft ten aanzien van het beschikkingsrecht de daaromtrent door de Berner Conventie gehuldigde beginselen gevolgd, waarop wij na de behandeling der Conventie van dit gedeelte de aandacht zullen vestigen.

In het *Nederlandsch* transportreglement is het te niet gaan van het beschikkingsrecht van den afzender niet aan het overgeven van den vrachtbrief, maar aan eene andere handeling verbonden, — de kennisgeving aan den geadresseerde, dat de goederen aangekomen zijn (2).

Voor de gevallen dus dat *geene* kennisgeving van aankomst wordt verzonden, m. a. w. bij een vervoer van die goederen, die aan huis van den geadresseerde worden besteld, eindigt het beschikkingsrecht van den afzender eerst bij de aflevering zelve der goederen.

De hier behandelde afwijking is een gevolg van de bepaling, dat de vrachtbrief eerst aan den geadresseerde uitgereikt wordt, wanneer de vracht en het verder verschuldigde betaald is, in den regel dus wanneer de aflevering der goederen heeft plaats gehad.

De *Zwitsersche* spoorwegwet en het Transportreglement houden eenige meerdere beperkingen van het beschikkingsrecht van den afzender in.

---

(1) Zie Zeitschr. f. d. ges. Hand. R. Deel XXI, blz. 172.

(2) § 58 alinea 4.

Het recht van den afzender om vóór het vertrek der goederen de teruggave te vorderen is gebonden aan de voorwaarde, dat dit zonder storing van het regelmatig vertrek der treinen kan geschieden, eene voorwaarde, die hoewel in het Duitsche handelswetboek niet uitdrukkelijk vermeld, toch ook aldaar bedoeld is.

Na het vertrek heeft de afzender alleen dàn het recht nadere beschikkingen ten aanzien der goederen te maken, wanneer in den vrachtbrief vermeld staat, dat de goederen voor rekening en risico van den afzender reizen. (1)

Het recht van den afzender eindigt, hetzij door het overgeven van den vrachtbrief, hetzij door het toezenden van het bericht der aankomst.

Het *Italiaansche* Wetboek van Koophandel onderscheidt tusschen eene zending, waarbij de vrachtbrief op naam is, en die waarbij de vrachtbrief aan order of aan toonder luidt.

In het eerste geval is de *afzender* tot een zeker tijdstip bevoegd tot beschikking over de goederen; in het tweede geval is die bevoegdheid uitsluitend aan den *houder* van het vrachtbrief-duplikaat toegekend. (2) Inderdaad is een dergelijk duplikaat niets anders dan een „Ladeschein".

In zijn reeds boven aangehaald werk „del Contratto di Trasporto" (3) vraagt de heer Calamandrei, welk gevolg eene regelmatige cessie van een niet aan order of aan toonder luidenden vrachtbrief aan een derde ten opzichte van het beschikkingsrecht van den afzender zal hebben.

Zonder twijfel zal, volgens hem, de derde, aan wien het

(1) Zie artikelen 15 en 16 der wet en §§ 101 en 103 van het reglement.
(2) Men vergelijke hiermede de bepaling van artikel 78 der Russische wet.
(3) Zie blz. 123.

duplikaat van den vrachtbrief gecedeerd is, het volle recht van beschikking over de goederen verkrijgen.

Volgens artikel 396 van het Italiaansche Handelswetboek eindigt het beschikkingsrecht, wanneer de vervoerder na aankomst der goederen den geadresseerde den vrachtbrief heeft overgegeven of de ontvanger de aflevering der goederen in rechten heeft gevorderd.

Het was te meer noodig laatstbedoelde rechtsvordering met betrekking tot het beschikkingsrecht aan de overgifte van den vrachtbrief gelijk te stellen, daar volgens het Italiaansche Wetboek van Koophandel de vrachtbrief ook aan order of aan toonder kan luiden, en het dus niet zelden zal voorkomen, dat de vervoerder den houder van het vrachtbrief-duplikaat niet kent en er derhalve geene overgifte van den vrachtbrief kan plaats hebben.

In verband met het rechtskarakter, dat de Italiaansche wet aan het vrachtbrief-duplikaat toekent, (1) heeft de vervoerder het recht, in geval van een contra-order, te vorderen, dat hem het door hem afgegeven exemplaar worde teruggezonden en dat hem, wanneer de bestemmingsplaats wordt veranderd, een nieuwe vrachtbrief worde ter hand gesteld (art. 396 al. 3).

Minder juist komt mij de meening van hen voor, die als grond voor de verplichting tot restitutie van den vrachtbrief opgeven, dat het vrachtcontract door de contra-order ontbonden is (2).

---

(1) Dat van een reçu, of, luidt de vrachtbrief aan order of aan toonder, dat van een »Ladeschein".

(2) Zie o. a. CALAMANDREI, die zich aldus uitlaat: »Risoluto il contratto mediante il contrordine, il mittente, nel caso del primo alinea od il possessore dell' esemplare della lettera di vettura, nel caso del terzo alinea, deve restituire l'esemplare stesso al vettore."

Het vrachtcontract wordt door den contra-order, zelfs door eenen zoodanigen, die teruggave der goederen beveelt, geenszins ontbonden. Ook wanneer de afzender kort na het vertrek de teruggave der goederen beveelt, zal hij aan den vervoerder de volle vracht verschuldigd zijn, evenals of het contract geheel ware ten uitvoer gebracht.

De grond voor de verplichting tot teruggave van het vrachtbrief-duplikaat ligt o. i. alleen in het karakter van dat duplikaat als reçu voor de in ontvangstneming der goederen. Zoodra deze door den vervoerder zijn terugegeven, is het niet meer dan billijk, dat hem het reçu wordt teruggezonden.

Artikel 396 behoort niet tot de zoodanige, waarvan het den spoorwegen volgens artikel 416 niet geoorloofd is, door bedingen met den afzender af te wijken.

In de Condizioni e Tariffe is dan ook, zonder dat het recht van den afzender tot terugvordering der goederen eenige beperking ondergaan heeft, bepaald, dat hij, van deze bevoegdheid vóór het vertrek der goederen gebruik makende, behalve tot teruggave van het reçu tot betaling van een liggeld en eenige andere vergoeding gehouden is. (1)

Bovendien moet de afzender of de houder van het reçu, dit laatste vertoonen wanneer de teruggave der goederen wordt bevolen, voorts wanneer de bestemmingsplaats of de geadresseerde wordt veranderd, en eindelijk wanneer bevolen wordt de aflevering aan den ontvanger langer dan tien dagen na de aankomst uit te stellen.

---

(1) Art. 96. Spedizioni ritirate prima della partenza. Lo speditore che ritira una spedizione già consegnata, ma il trasporto della quale non sia ancora incominciato, è tenuto alla restituzione della ricevuta in partenza, al pagamento di lire 0.25, del diritto di sosta dopo dodici ore di giacenza, e quando ne sia il caso, alla rifusione delle spese anticipate, dei diritti fissi, di quelli di pesatura e gru e anche allo sborso delle sopratasse stabilite dall' articolo 105.

Het verzoek tot wijziging moet schriftelijk en aan het station van afzending worden gedaan; de verzoeker (1) is verantwoordelijk voor alle gevolgen der wijziging.

Het beschikkingsrecht van den afzender gaat op den geadresseerde over, wanneer deze de „bollettino di consegna" het duplikaat van de „richieste di spedizione" heeft in ontvangst genomen.

Noch het *Fransche* wetboek van Koophandel, noch de Fransche rechtspraak bevatten, voor zooverre wij hebben kunnen nagaan, eenige beslissing aangaande het recht van beschikking over de vervoerde goederen. Door sommige schrijvers (2) wordt de stelling verdedigd, dat de afzender zonder toestemming van den vervoerder tot eene verandering van het vrachtcontract met betrekking tot den geadresseerde niet bevoegd is; door anderen (3) wordt de houder van het récépissé reeds vóór de aankomst tot beschikking over de goederen bevoegd verklaard, terwijl den afzender dit recht wordt ontzegd.

In het *Belgische* recht vinden wij eene beslissing van de handelsrechtbank te Brussel van 9 April 1866, waarbij wordt verklaard, dat de vervoerder de bevelen van den afzender moet volgen, zoolang de aflevering aan den geadresseerde nog

---

(1) »Lo speditore" zegt artikel 109 minder juist.

(2) Zie o. a. de bij LANKMANN, Traité des Transports par Chemins de Fer no. 363 vermelde meening van sommige Fransche schrijvers, waarmede L. het echter niet eens is: »L'expéditeur . . . . ne peut pas changer de destinataire sans le consentement du transporteur, d'après d'autres (auteurs) sans le consentement du destinataire primitif."

(3) Zie o. a. SARRUT, Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, Paris 1874, no. 383 en volgg. en no. 562 en volgg.

niet heeft plaats gehad, en dat een den geadresseerde gezonden bericht van aankomst niet voldoende is om het beschikkingsrecht van den afzender te doen eindigen (1).

De motieven dezer beslissing komen ons in geenen deele juist voor.

In de eerste plaats wordt het vrachtcontract voorgesteld als eene lastgeving, die door den lastgever, zoolang de uitvoering der last nog niet voltooid is, kan worden herroepen, terwijl men het toch algemeen hierover eens is, dat de overeenkomst van goederenvervoer het karakter van een mandaat mist.

Vervolgens wordt overwogen dat op grond van artikel 101 van den Code de Commerce „la lettre de voiture ne forme un contrat qu'entre l'expéditeur et le voiturier", en dat krachtens artikel 105 van hetzelfde wetboek de vervoerder eerst van zijne verplichtingen uit het vrachtcontract wordt ontheven door de in ontvangstneming der goederen door den geadresseerde, terwijl er ten slotte op gewezen wordt, dat, hoewel de uitvoering van het mandaat door het zenden van het bericht van de aankomst der goederen aan den geadresseerde begonnen is, de lastgever (in casu de afzender) niettemin bevoegd blijft den last te herroepen, zoolang niet de uitvoering ten volle heeft plaats gehad.

Het is bijna onnoodig op te merken, dat bij deze overwegingen de rechten van den geadresseerde ten opzichte van de vervoerde goederen geheel over het hoofd worden gezien.

---

(1) Men zie het door het Ministerie van Publieke Werken uitgegeven »Recueil des Principaux Jugements et Arrêts, rendus en matière de transports par chemins de fer", blz. 9.

Het hier behandelde onderwerp heeft bij gelegenheid der *internationale* regeling tot veel verschil van gevoelen en niet onbelangrijke discussiën aanleiding gegeven.

Aan het beschikkingsrecht, toch, knoopte zich de vraag vast, omtrent het al of niet verplichtend stellen van het vrachtbrief-duplikaat, en het al of niet opnemen in de Conventie van de „récepissés" die in Frankrijk gebruikelijk zijn.

De beide vóór-ontwerpen, die de basis voor de beraadslagingen der Conferentie van 1878 hebben uitgemaakt, leverden ten aanzien van deze materie een belangrijk verschil op.

Het Duitsche vóór-ontwerp volgde geheel de beginselen van het Duitsche Handelswetboek: onbeperkt beschikkingsrecht van den afzender, totdat na aankomst der goederen den ontvanger de vrachtbrief is overgegeven, of door hem eene rechtsvordering tot aflevering van goederen en vrachtbrief tegen den spoorweg is ingesteld.

Het Zwitsersch vóór-ontwerp kende den afzender het beschikkingsrecht slechts in twee gevallen toe, en wel in de eerste plaats wanneer als eenige geadresseerde in den vrachtbrief de afzender zelf genoemd is, en voorts, wanneer deze laatste zich het beschikkingsrecht in den vrachtbrief uitdrukkelijk heeft voorbehouden.

Blijkens de toelichting van de bepaling van laatstgenoemd vóór-ontwerp door den heer DE SEIGNEUX (1) achtte men eene absolute bevoegdheid van den afzender tot beschikking over de vervoerde goederen hierom onbillijk jegens den geadresseerde, omdat in zeer vele gevallen de goederen verkocht zijn met beding van levering aan het station van vertrek, de afzender derhalve alleen in naam en voor rekening van den

---

(1) Men zie het Proces-Verbaal der Conferentie van 1878, blz. 22.

geadresseerde contracteert en de goederen voor risico en op kosten van dezen laatste reizen.

Het Zwitsersche vóór-ontwerp ging daarom van het vermoeden uit, dat, bij gebreke van een andersluidende clausule in den vrachtbrief, alleen de geadresseerde tot beschikking over de goederen bevoegd zoude zijn.

Als een bezwaar aan het beginsel van het Duitsche vóórontwerp verbonden, werd door den heer DE SEIGNEUX hierop gewezen, dat, voor het geval, dat de goederen onderweg verloren gingen, de geadresseerde, voor wiens risico het vervoer plaats had, zich tot niemand zou kunnen wenden om hetzij aflevering hetzij schadevergoeding te vorderen; richtte hij, toch, zijne vordering tegen den spoorweg, deze zoude hem antwoorden, dat hij (spoorweg) slechts den afzender kent, door den afzender zoude hem van den anderen kant worden tegengeworpen, dat de goederen, waarvan de levering aan het station van vertrek had plaats gehad, voor risico van hem, geadresseerde, vervoerd werden.

Naast deze beide stelsels, kan men, gelijk door den heer FICK bij de behandeling van het onderwerp in de Conferentie van 1878 (1) is aangetoond, dat van het cognoscement en dat van het vrachtbrief-duplikaat rangschikken, die beide hierin overeenkomen, dat alleen de houder van cognoscement of vrachtbrief-duplikaat het recht bezit over de goederen te beschikken.

Het stelsel der cognoscementen werd ten aanzien van het spoorwegvervoer onpractisch geacht.

Eenerzijds neemt de snelheid van het spoorwegtransport grootendeels de bezwaren weg, waarin het cognoscement ten

(1) Zie Proces-Verbaal dier Conferentie, bl. 20.

doel heeft te voorzien, anderzijds maakt diezelfde snelheid van het transport de verplichtingen waaraan de spoorweg door de afgifte van het cognossement onderworpen is, hoogst bezwarend.

Ook aan het vrachtbrief-duplicaat werd de rol van drager van het beschikkingsrecht onthouden, nadat door den vertegenwoordiger van Oostenrijk, den heer STEINBACH en den Belgischen afgevaardigde, den heer LEJEUNE, er op gewezen was, dat de verhouding tusschen afzender en geadresseerde voor den vervoerder een geheel onverschillige zaak is, dat deze slechts met den afzender heeft gecontracteerd en ook als eigenaar der goederen, slechts den afzender kent. (1)

Door eenige andere gedelegeerden werd er nog op gewezen, dat de handel zeker gaarne de aanneming van een stelsel zoude zien, dat hem in de gelegenheid zoude stellen de aflevering der goederen, ofschoon deze verkocht waren, te verhinderen, wanneer vóór de aankomst ter bestemmingsplaats het crediet van den geadresseerde mocht verminderen.

De spoorwegen, eindelijk, verklaarden zich in deze onzijdig, mits de rechten van afzender en geadresseerde slechts nauwkeurig werden begrensd, zoodat hieromtrent zekerheid voor hen zoude bestaan. (2)

Het gevolg der discussiën was dat het beginsel van het

---

(1) Pour lui toutes les questions de propriété, au sujet de la marchandise, se résument dans la règle de droit qui veut qu'en fait de meubles la possession vaille titre, et au point de vue de la propriété de la marchandise, il ne connait non plus que l'expéditeur." Zie Prov.-Verbaal der Conferentie van 1878, bl. 24.

O. i. is de praemisse van den heer LEJEUNE minder juist. Dáár, waar de afzender *in naam* van den geadresseerde met den vervoerder heeft gecontracteerd, zijn de goederen niet in het bezit van den eerste, maar wel degelijk in dat van den laatste.

(2) Zie DE SEIGNEUX, Commentaire p. 31.

Duitsche vóór-ontwerp (overeenstemmende met het bestaande Duitsche recht) met 7 tegen 3 stemmen werd aangenomen. (1)

De triumf van Duitschland zou echter niet van langen duur zijn.

Reeds in eene der eerste vergaderingen van de Conferentie van 1881 bleek, dat men het stelsel, in 1878 gevolgd, wilde verlaten, toen op voorstel van den heer GEORGE, een der Fransche afgevaardigden, de behandeling van de bij artikel 8 ter sprake gebrachte vraag, naar het al of niet verplichtend stellen van het vrachtbrief-duplikaat, tot de beraadslagingen over het beschikkingsrecht werd uitgesteld.

In de Conferentie van 1878 was door den Hongaarschen afgevaardigde, HERICH, voorgesteld het beschikkingsrecht, voor het geval dat er een récépissé door den spoorweg was afgegeven, aan den houder van dit stuk toe te kennen.

Een in sommige opzichten daarmede overeenkomend voorstel werd in de Conferentie van 1881 door den Russischen afgevaardigde, PERL, gedaan, die in de vorige Conferentie het stelsel der récépissés, zooals dat in Frankrijk geldt, in tegenstelling tot dat der cognoscementen, had aanbevolen.

De heer PERL wilde (2) als een der wijzen, waarop het beschikkingsrecht van den afzender zoude eindigen, het geval opnemen, dat door den spoorweg een vrachtbrief-duplicaat is afgegeven en de afzender dit stuk niet meer in handen heeft.

Een zelfde voorstel werd door den heer GEORGE, een der Fransche afgevaardigden, gedaan, terwijl hij er uitdrukkelijk op wees (3), dat hij aan het vrachtbrief-duplikaat niet het karakter van cognoscement wilde verleenen.

---

(1) Zie artikel 15 van het ontwerp van 1878.

(2) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881, blz. 29.

(3) Zie P.-V. der Conferentie van 1881, blz. 30.

O. i. is met deze laatste opmerking niet in overeenstemming te brengen het door denzelfden afgevaardigde gedane voorstel, om den spoorweg die de beschikkingen van den afzender heeft ten uitvoer gebracht, zonder dat deze laatste het vrachtbrief-duplikaat vertoond heeft, daarvoor jegens *derden*, aan wie het duplikaat overhandigd is, verantwoordelijk te maken.

Duitschland bleef op behoud der bepaling van artikel 15, zooals die door de Conferentie van 1878 was vastgesteld, (1) aandringen; de voorstellen van de heeren Perl en George werden gevaarlijk genoemd, zonder dat evenwel gezegd werd, waarin het gevaar bestond.

Duitschland stond thans echter alleen. De overige staten zagen te goed in, dat het in 1878 gevolgde stelsel lijnrecht met de belangen van den handel in strijd was om aan dat stelsel te blijven vasthouden.

Ook aan het voorstel van den heer Perl, echter, waren, zooals door den heer Asser werd opgemerkt, bezwaren verbonden.

Stelde men het in handen hebben van den duplikaat-vrachtbrief alleen dán als vereischte voor het beschikkingsrecht des afzenders, wanneer een vrachtbrief-duplikaat was uitgereikt, dan zouden de op den eersten volgende spoorwegen in hoogst moeilijke omstandigheden kunnen komen, daar zij, ingeval de afzender een contra-order gaf, nimmer met zekerheid zouden kunnen weten of er een duplikaat ware uitgereikt.

Wel is waar zoude men kunnen voorschrijven, dat het feit van de afgifte van een duplikaat in den vrachtbrief vermeld

---

(1) Onbeperkt beschikkingsrecht van den afzender, voortdurende, totdat de vervoerder na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats den vrachtbrief den geadresseerde heeft overhandigd of deze laatste een rechtsvordering tot aflevering van goederen en vrachtbrief heeft ingesteld.

werd, maar ook dan zouden dwalingen mogelijk blijven. Het eenig juiste ware, volgens den heer ASSER, het uitreiken van een vrachtbrief-duplikaat *verplichtend* te stellen en van den afzender, bij latere beschikking over de goederen *steeds* het vertoonen van het duplicaat te vorderen.

De 1e sub-commissie nam daarop de verschillende voorstellen in behandeling, nadat men het hierover eens was geworden, dat in geen geval het vrachtbrief-duplikaat, hetzij men het verplichtend stelde of niet, de kracht van een cognoscement of van den vrachtbrief zelven zoude hebben.

In de sub-commissie (1) was de meerderheid van oordeel, dat men het vertoonen van een vrachtbrief-duplikaat zooals door Nederland was voorgesteld als absolute voorwaarde voor het beschikkingsrecht moest stellen.

De minderheid voerde hiertegen aan, dat men bij aanneming van het door de meerderheid gewenschte stelsel voor het alternatief stond, om òf de uitreiking van het duplikaat facultatief te maken, òf die verplichtend te stellen. In het eerste geval zoude het kunnen voorkomen, dat er bij afwezigheid van een duplikaat, zoolang de goederen onderweg waren, niemand was, die het recht had daarover te beschikken; het verplichtend stellen van het duplikaat zoude van den anderen kant zoowel voor de spoorwegen als voor het publiek zeer drukkend zijn. Voorts zoude, in beide gevallen, het verlies van het duplikaat onoplosbare moeilijkheden met zich brengen, terwijl eindelijk overal waar de Conventie van den tot beschikking gerechtigde sprak, zooals o. a. in de artikelen 15, 16, 25 en 30, deze uitdrukking geen bepaalde persoon zoude aanwijzen, daar men a priori niet zoude kun-

(1) Zie P.-V. der Conferentie van 1881, blz. 98.

nen weten of de afzender het duplikaat onder zich zoude behouden of niet.

Terecht heeft de Conferentie deze bezwaren niet als overwegend beschouwd. Al aanstonds kon het eerste lid van het gestelde alternatief worden geschrapt; immers niemand dacht er aan om, waar men het vertoonen van het duplikaat als absoluut vereischte voor het beschikkingsrecht wilde stellen, het uitreiken van dit duplikaat facultatief te maken.

Voorts zag de Conferentie het drukkende van de verplichte afgifte van het duplikaat niet in, en vond zij het niet meer dan billijk, dat de afzender, zoo hij het voor hem zoo belangrijke stuk verloor, de gevolgen van dit verlies droeg.

Ook de nadeelen, verbonden aan de omstandigheid, dat de tot beschikking bevoegde een qualitatief aangewezen (1) en geen bepaalde persoon zoude zijn, achte door de bedoelde minderheid der commissie niet voldoende gestaafd.

De Conferentie vereenigde zich dus, na met algemeene stemmen het stelsel der cognoscememten verworpen te hebben, met het voorstel zooals dit door de meerderheid der Commissie, in navolging van het door Nederland aanbevolen stelsel, gedaan was. (2)

De hier aangenomen bepaling houdt den middenweg tusschen het stelsel van het Duitsche handelswetboek en dat der cognoscementen.

---

(1) O. i. is de tot beschikking gerechtigde in geenen deele een qualitatief aangewezen persoon. Zoolang de goederen onderweg zijn is het òf de afzender, wanneer deze nl. het duplikaat onder zich houdt, òf niemand, wanneer de afzender het duplikaat niet meer bezit.

Uitdrukkelijk toch heeft men aan dit duplikaat het karakter van een cognoscement ontzegd.

Hetzij de afzender het dus aan den geadresseerde, hetzij hij het aan een derde heeft overhandigd, nimmer zal het louter bezit van dit duplikaat den houder het recht geven over de goederen te beschikken.

(2) Tevens werd artikel 8 der Conventie met dit besluit in overeenstemming gebracht door de in alinea 5 voorkomende woorden »auf Verlangen des Absenders" te schrappen.

Volgens het eerste heeft de afzender totdat de afgifte van den vrachtbrief aan den geadresseerde heeft plaats gehad de onbeperkte bevoegdheid tot beschikking over de vervoerde goederen ; in het laatste verliest de afzender die bevoegdheid, zoodra het cognoscement aan den ontvanger of een derde is overgegaan, terwijl het beschikkingsrecht op den houder van het cognoscement overgaat.

Het eerste stelsel is in vele gevallen onbillijk tegenover den geadresseerde, het laatste dikwijls bezwaarlijk voor den spoorweg.

Door de bepaling der Conventie zal het mogelijk zijn, dat de afzender het beschikkingsrecht verliest zonder dat dit buiten weten van den spoorweg, zooals bij de „Ladeschein" of het cognoscement het geval kan zijn, op den geadresseerde of een derde overgaat.

Men mag verwachten dat het stelsel van het vrachtbrief-duplikaat in de praktijk groote diensten zal bewijzen.

Heeft de levering der verkochte goederen aan het station van vertrek plaats, zoodat zij voor rekening en risico van den ontvanger reizen, deze laatste heeft in het koopcontract slechts het beding op te nemen, dat hem aanstonds bij het vertrek der goederen het vrachtbrief-duplikaat worde toegezonden, welk beding hem de aankomst der goederen in zooverre waarborgt, als de afzender van de bevoegdheid verstoken is de goederen onderweg terug te vorderen.

Geniet de geadresseerde daarentegen weinig crediet, de afzender heeft het opnemen van bedoeld beding in het koopcontract slechts te weigeren, en hij kan, het duplikaat gedurende het transport onder zich houdende, waar hem goeddunkt, het vervoer der goederen doen eindigen.

Het is misschien niet van belang ontbloot hier de princi-

pieele punten van verschil tusschen „Ladeschein” of cognossement, recepisse, vrachtbrief-duplikaat (1) en vrachtbrief in het kort te resumeeren.

De „Ladeschein” komt geheel overeen met het cognossement in het zeerecht; de houder heeft het recht de aflevering der goederen te vorderen; de „Ladeschein” is endossabel en kan door den rechthebbende in beleening worden gegeven.

Het recepis is bewijs van de in ontvangstneming der goederen door den vervoerder; als zoodanig is het in handen van afzender of geadresseerde een middel tot het vorderen van de aflevering der goederen. Het is echter niet endossabel, en veel verschil van meening bestaat ten aanzien der vraag of een derde, aan wien het door eene regelmatige cessie is overgedragen, daardoor het beschikkingsrecht over de goederen verkrijgt. (2)

Het vrachtbrief-duplikaat, zooals dit in de Conventie voorkomt, is niet meer dan voorwaarde voor het beschikkingsrecht van den afzender; den houder geeft het geenszins het recht, de aflevering der goederen te vorderen. Bij aankomst der goederen op de bestemmingsplaats behoeft de spoorweg er zich derhalve niet om te bekommeren, wie houder is van het duplikaat; bij gebreke van een contra-order des afzenders, wordt hij door aflevering der goederen aan den geadresseerde van zijne verplichtingen ontheven.

Het verschil tusschen den vrachtbrief en zijn duplikaat is duidelijk.

De eerste bewijst het vrachtcontract, het laatste niet. Met den vrachtbrief in de hand kan het spoorwegbestuur de

---

(1) Zooals dit in de Conventie voorkomt.

(2) Zie boven blz. 189.

vracht en verdere transportkosten vorderen, kunnen afzender en ontvanger hunne rechten tegen den spoorweg doen gelden, terwijl het duplikaat die bewijskracht ten eenemale mist.

Het beschikkingsrecht van den afzender bestaat, uit de bevoegdheid, de goederen aan het station van het vertrek terug te vorderen, onderweg op te houden of de aflevering aan een ander dan de in den vrachtbrief aangewezen ontvanger, hetzij aan het station van bestemming, hetzij aan een tusschenstation te bevelen.

Zonder twijfel zal men ook hier evenals bij artikel 402 (1) van het Duitsche Handelswetboek eene extensieve interpretatie mogen toepassen en den afzender bevoegd verklaren tot het maken van alle beschikkingen, waardoor de verplichtingen van den spoorweg niet worden verzwaard.

Door een der Zwitsersche gedelegeerden was voorgesteld den afzender het recht te onthouden de teruggave van de goederen aan een tusschenstation te vorderen, daar zulks in de meeste gevallen niet zonder oponthoud van den trein konde geschieden.

De 2e sub-commissie, naar wie dit voorstel verwezen was, meende dat het met de belangen van den handel in strijd was; de afzender behoorde in staat te zijn om, wanneer hij het wenschelijk achtte, in geval van insolventie van den geadresseerde b.v., het transport te doen staken.

Op voorstel der Commissie werd echter voor die verplichting als voorwaarde gesteld van den spoorweg om de bevelen des afzenders op te volgen, dat het geregeld verkeer door het uitvoeren van die bevelen geene storing zoude ondervinden.

Heeft de spoorweg aan een bevel van den afzender uitvoe-

(1) Zie boven blz. 157 en volg.

ring gegeven zonder het vertoonen van het vrachtbrief-duplikaat te verlangen, dan is hij voor de schade, die daaruit ontstaat jegens den ontvanger, aan wien door den afzender het duplikaat is toegezonden, verantwoordelijk.

Het ontwerp van 1881 verklaarde den spoorweg in het bedoelde geval verantwoordelijk jegens den *rechthebbende*, aan wien het duplikaat zoude zijn overhandigd.

Terecht werd op voorstel van Nederland door de Conferentie van 1886 hiervoor *ontvanger* in de plaats gezet. Het in handen hebben van het duplikaat, toch, geeft geen enkel recht op de vervoerde goederen; een derde kan dus nooit als „rechthebbende" in aanmerking komen.

Als voorwaarde voor de hier behandelde aansprakelijkheid van den spoorweg jegens den ontvanger, wordt vereischt, dat dezen laatste het vrachtbrief-duplikaat toegezonden zij.

Alleen dàn, immers, wanneer de ontvanger het duplikaat in handen heeft, is hij in staat door dit stuk onder zich te houden te verhinderen, dat de afzender het recht van beschikking terug krijgt; heeft, toch, de afzender wel het duplikaat uit handen gegeven, maar niet aan den ontvanger, dan is het van diens wil onafhankelijk of het duplikaat den afzender worde teruggegeven of niet, in welk eerste geval hij, afzender, weder tot beschikking over de goederen bevoegd wordt.

De uitoefening van het beschikkingsrecht is aan een vorm gebonden (art. 15).

In de eerste plaats moeten de bevelen van den afzender den spoorweg, tot wien zij gericht zijn, door tusschenkomst van het station van vertrek bereiken; de beambten van dit station, toch, zullen in den regel het best in staat zijn na te gaan of het vrachtbrief-duplikaat zich nog in handen van den afzender bevindt.

Voorts moeten de beschikkingen door middel eener schriftelijke en door den afzender onderteekende verklaring volgens een door de uitvoeringsbepalingen vastgesteld formulier ter kennis van den spoorweg worden gebracht en op het vrachtbrief-duplicaat worden herhaald.

Elk in een anderen vorm gegeven bevel is nietig.

De bepaling, dat de contra-orders bij eene schriftelijke en door den afzender onderteekende verklaring gegeven moeten worden, vormt eene zeer nuttige aanvulling van het recht der bijzondere staten.

De spoorweg verkrijgt hierdoor een bewijsstuk in handen, dat hem, voor het geval dat later hetzij afzender of ontvanger hoezeer ten onrechte, de nakoming van het vrachtcontract op grond van den oorspronkelijken vrachtbrief mochten vorderen, onontbeerlijk is. Wel moet de inhoud van de contra-order op het vrachtbrief-duplikaat worden aangeteekend, doch laatstgenoemd stuk blijft in handen van den afzender.

Door Frankrijk werd er in de laatste Conferentie (1) op aangedrongen te bepalen, dat in geval van eene latere beschikking de afzender het vrachtbrief-duplikaat zoude moeten teruggeven.

Terecht werd een dergelijk voorschrift niet in de Conventie opgenomen.

Eensdeels is het onnoodig, daar het duplikaat niet het karakter van een reçu of recepis draagt en er voor den spoorweg dus nimmer eenig gevaar aan verbonden kan zijn, dat de afzender, zelfs wanneer hem ten gevolge van een daartoe strekkende contra-order de goederen zijn teruggegeven, het duplikaat in handen houdt.

---

(1) Zie P.-V. der Conferentie van 1886, blz. 35.

Anderdeels is het mogelijk, dat de afzender later het duplikaat noodig heeft en is het derhalve niet wenschelijk hem dit te ontnemen.

Bovendien wordt het doel van het Fransche voorstel, dat nl. de afzender geen vrachtbrief-duplikaat in handen hebbe, dat niet met den inhoud van het door de contra-order gewijzigde contract in overeenstemming is, door de herhaling van de beschikking op het duplikaat in alle opzichten bereikt.

Evenals in het recht der bijzondere staten eindigt de bevoegdheid van den afzender tot beschikking, wanneer na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats de vrachtbrief den geadresseerde is toegezonden of door den laatste eene rechtsvordering tot aflevering van goederen en vrachtbrief tegen den spoorweg is ingesteld.

Voor zooverre de latere beschikkingen van den afzender niet door de schuld van den spoorweg veroorzaakt zijn, kan deze laatste vergoeding vorderen van de kosten, die bij de uitvoering der beschikkingen gemaakt zijn.

Overeenkomstig het hierboven blz. 184 meegedeelde voornemen, wenschen wij thans in het kort na te gaan in hoeverre de Russische spoorwegwet van 1885 het stelsel der Berner Conventie, die zij zich meestal tot voorbeeld heeft gesteld, gevolgd heeft.

In meer dan een opzicht is aan het vrachtbrief-duplikaat een belangrijker rol toegekend dan in het Berner ontwerp.

Zoo is in Rusland de bewijskracht ten aanzien van de wederzijdsche rechten en verplichtingen der bij het vrachtcontract betrokken personen alleen aan den vrachtbrief en zijn duplikaat *te zamen* toegekend (art. 55); voorts geeft het bezit van het vrachtbrief-duplikaat niet alleen den afzender,

maar aan een ieder die, hetzij door loutere overgifte, hetzij op andere wijze — al naar mate de vrachtbrief *aan toonder* luidt of niet — houder van het duplikaat is geworden, de bevoegdheid over de goederen te beschikken (art. 78); eindelijk is de spoorweg slechts tegen restitutie van het duplikaat tot aflevering der goederen verplicht (art. 86).

Kortom, het vrachtbrief-duplikaat vervult in de Russische wet, ofschoon deze geene uitdrukkelijke bepaling dienaangaande inhoudt in werkelijkheid de rol van „Ladeschein".

II. *Termijnen van vervoer.* In deze afdeeling zal een kort overzicht worden gegeven van de beginselen, die in de verschillende staten gelden ten aanzien van de duur van het transport, terwijl later (§ 5 van dit Hoofdstuk) de gevolgen der overschrijding van de leveringstermijnen door den spoorweg, m. a. w. de aansprakelijkheid van den spoorweg voor vertraging zullen worden behandeld.

Eene uiteenzetting van het recht der bijzondere staten is ten aanzien van dit onderwerp hierom te meer belangrijk, omdat de Berner Conventie zich er toe bepaald heeft maxima voor de verschillende termijnen vast te stellen, zoodat de bepalingen in de wetgevingen der bijzondere staten ten aanzien van deze materie, voor zooverre zij de bedoelde maxima niet overschrijden, ook op het internationaal vervoer van toepassing blijven.

Voor het vrachtcontract in het algemeen genieten de partijen ten aanzien van het bepalen van den transporttijd, volgens het *Duitsche* Handelswetboek eene onbeperkte vrijheid (art. 394 al 1).

Is in het vrachtcontract geen beding betreffende de duur

van het transport opgenomen, dan zijn de plaatselijke gebruiken beslissend.

Deze gebruiken geven dan echter niet den doorslag bij het bepalen van de *duur* van het vervoer, maar van den *aanvangstermijn* van de reis; op grond der feitelijke omstandigheden moet in ieder bijzonder geval worden beslist, binnen hoeveel tijd — van het begin gerekend — het transport moet worden volbracht (1).

Niettegenstaande de bij de beraadslagingen over het Wetboek (2) gerezen twijfel ten aanzien der vraag, welke gebruiken hier bedoeld waren, die ter plaatse van vertrek of ter bestemmingsplaats, kunnen o. i. geene andere dan eerstgenoemde gebruiken in deze beslissend zijn.

Is de transporttijd niet door partijen bepaald en bestaat evenmin ten aanzien van het begin der reis een plaatselijk gebruik, dan moet het transport binnen een aan de omstandigheden van ieder bijzonder geval beantwoordenden termijn worden aangevangen.

Na het vertrek of na afloop van het vervoer zal, in geval van strijd tusschen afzender of ontvanger en vervoerder, de rechter hebben uit te maken of laatstgenoemde termijn is in acht genomen.

Vóór het begin van het transport kan onderscheiden worden tusschen het geval, dat de afzender beweert, dat de termijn van aanvang door den vervoerder overschreden is of niet. (3)

In het eerste geval lijdt het geen twijfel, dat de rechter, naar aanleiding van eene rechtsvordering van den afzender

---

(1) Zie EGER D. F. I, blz. 107.
(2) Zie Protoc. blz. 785, 4679.
(3) Zie EGER D. F. I, blz. 152.

tot ontbinding of nakoming van het contract, de bevoegdheid zal hebben over het al of niet overschreden zijn van den aanvangstermijn te beslissen.

In het tweede geval, wanneer namelijk de afzender niet als feitelijken grondslag zijner vordering stelt, dat de bedoelde termijn overschreden is, is het mogelijk dat de rechter geroepen wordt om over de lengte van den termijn te beslissen, waaromtrent tusschen afzender en vervoerder verschil bestaat. Ook tot deze beslissing zal de rechter bevoegd zijn.

Het is echter ook denkbaar dat een dergelijk verschil niet aanwezig is, maar dat de vordering van den afzender alleen hiertoe strekt, om door den rechter de lengte van den termijn, waaromtrent bij beide partijen onzekerheid bestaat, te doen vaststellen.

In dit geval wordt van den rechter eene „jurisdictio voluntaria" verlangd en is het de vraag of hij tot het geven van eene beslissing bevoegd is.

De Duitsche „Civil-Prozessordnung" bevat ten aanzien van een dergelijke taak des rechters geene bepaling; in het vroegere Pruisische procesrecht echter was een dergelijke vordering tot vaststelling van iets, dat niet bestreden werd, geoorloofd; slechts was bepaald, dat de proceskosten moesten gedragen worden, door hem die de vordering had ingesteld.

Bij de beraadslagingen over het wetboek (1) was voorgesteld, aan de bepaling van alinea 1 van artikel 394 toe te voegen, dat, wanneer de termijn van aanvang door de omstandigheden van ieder concreet geval bepaald werd, iedere partij van den rechter vaststelling van den termijn zoude kunnen verlangen.

Het voorstel werd verworpen, op grond hiervan, dat vol-

---

(1) Zie Protoc. blz. 4726, 4727.

gens de beginselen van het toen geldende Duitsche procesrecht de rechter alleen dan eene beslissing konde geven, wanneer er een bepaald *petitum* aanwezig ware, hetgeen hier niet het geval zoude zijn.

Voor de spoorwegen worden door het Betriebsreglement talrijke regelen ten aanzien der termijnen van vervoer gesteld (§ 57).

Wel wordt het vaststellen van de termijnen zelven aan iederen spoorweg in het bijzonder overgelaten (1), doch het Reglement bevat een voldoend aantal bepalingen om de vele moeilijkheden en geschillen, die ten gevolge van de ingewikkeldheid en het groote getal der spoorweg-transporten zouden kunnen voortvloeien uit de onbepaaldheid der beide in artikel 394 al. 1 H. G. B. genoemde factoren — het plaatselijke gebruik en de omstandigheden van ieder concreet geval — te voorkomen.

Het Reglement spreekt van termijnen van aflevering en verdeelt die in twee soorten, nl. in termijnen van expeditie en van vervoer.

Voor ieder van deze beide soorten zijn maxima vastgesteld.

De beginselen voor de berekening aangenomen zijn de volgende:

---

(1) »Jede Bahnverwaltung publicirt . . . . Lieferungszeiten" zegt § 57: O. i. miskent Eger het karakter van het alleen van den Bondsraad afkomstige reglement, waar hij op blz. 169 van het eerste deel van zijn Deutsche Frachtrecht" zegt: . . . . das definitive Reglement vom 1 März 1865 (op dit punt aan het tegenwoordige 1e st.) legte den Bahnen in dieser Hinsicht (d. i. ten aanzien van het vaststellen van transporttermijnen) strengen und allgemein gültige *Verpflichtungen* auf . . . ".

Het Betriebsreglement *kan* den spoorwegen geene verplichtingen opleggen, dan die waaraan zij zich door het sluiten van ieder vrachtcontract in concreto onderwerpen.

De aanvang van de termijnen van aflevering valt samen met den op het stempelen van den vrachtbrief volgenden middernacht; de termijn wordt beschouwd te zijn in acht genomen, wanneer vóór afloop daarvan, de goederen aan huis of kantoor van den ontvanger bezorgd zijn of, indien eene dergelijke bestelling niet bedongen is, het bericht van de aankomst der goederen per post of op andere wijze verzonden is; bij een transport waaraan meerdere spoorwegen deelnemen worden de termijnen van vervoer berekend naar den op de gezamenlijke lijnen doorloopen afstand tusschen de plaatsen van vertrek en van bestemming, terwijl de expeditie-termijnen slechts éénmaal in rekening worden gebracht (1); schorsing der termijnen heeft plaats gedurende het vervullen der douane-formaliteiten, en gedurende eene niet aan de schuld van den spoorweg te wijten storing van het verkeer.

In *Rusland* wordt door de spoorwegwet de vaststelling der termijnen voor het lokaal-verkeer overgelaten aan de besturen der spoorwegen in het bijzonder, voor het rechtstreeksch verkeer aan de vergaderingen dier besturen. In beide gevallen is echter goedkeuring door den Spoorwegraad vereischt, hetgeen eveneens het geval is ten aanzien van de voorschriften betreffende de berekening, verandering, verlenging en toepassing van speciale, krachtens bijzondere bedingen met den afzender vastgestelde, termijnen.

---

(1) Het Reglement van 1874 vertoont hier eene afwijking van dat van 1865, volgens hetwelk bij een transport langs mindere lijnen minder juist de door iedere lijn vastgestelde termijnen van *aflevering* bij elkander moesten worden geteld, waardoor men eene niet gerechtvaardigde opeenhooping van *expeditie-termijnen* verkreeg.

Het *Nederlandsche* Reglement wijkt in hoofdzaak niet van het Duitsche af.

De *Zwitsersche* spoorwegwet (art. 17) laat het vaststellen van regelen betreffende de transporttermijnen geheel aan het Reglement over.

Dit laatste huldigt dezelfde beginselen als het Duitsche reglement, met deze uitzondering echter, dat de termijn van levering alleen het transport langs den spoorweg d. i. van station tot station omvat, in tegenstelling tot laatstgenoemd reglement, volgens hetwelk de leveringstermijn alleen dàn is in acht genomen, wanneer vóór afloop daarvan de goederen, waarbij zulks bedongen is, aan huis of kantoor van den ontvanger zijn besteld.

Volgens het *Italiaansche* Wetboek van Koophandel (1) worden ten aanzien van het vrachtcontract in het algemeen, de termijnen van aflevering bij gebreke van speciale bedingen tusschen partijen of algemeene reglementen, door de handelsgebruiken bepaald.

In tegenstelling tot het Duitsche recht wordt hier in het algemeen van handelsgebruiken gesproken, zonder dat de plaatselijke verschillen in aanmerking komen, wordt voorts niet voorzien in het geval, dat deze handelsgebruiken ontbreken en wordt eindelijk aan die gebruiken niet de beslissing ten aanzien van het *begin* van de reis, maar van den *duur* van het transport overgelaten.

Voor het spoorwegvervoer vindt men in de „Tariffe e Condizioni" talrijke bepalingen ten aanzien der transporttermijnen, waardoor de kracht der handelsgebruiken in deze wordt uitgesloten.

---

(1) Art. 397.

Het principieele verschil tusschen deze bepalingen en die van het Duitsche reglement bestaat hierin, dat door dit laatste alleen maxima worden vastgesteld, terwijl het Italiaansche reglement de bepaling der termijnen zelve bevat.

Voor *Frankrijk* worden de termijnen van vervoer geregeld door eene ministerieele beschikking van 12 Juni 1866.

Zooals reeds boven werd opgemerkt, laat de *Conventie* in artikel 14 de voorschriften der bijzondere staten ten aanzien der termijnen van aflevering ook voor het internationaal transport van kracht behoudens algemeene maxima, waarvan de vaststelling aan de uitvoerings-bepalingen is overgelaten, welke laatste tevens regelen geven ten aanzien van den aanvang, het einde en de schorsing der termijnen.

Uitdrukkelijk wordt verklaard, dat de in de bijzondere staten gebruikelijke speciaal-tarieven met verminderde vrachtprijzen en verlengde termijnen van aflevering ook bij het internationaal vervoer kunnen worden toegepast.

De door de Uitvoeringsbepalingen (1) vastgestelde regelen komen in beginsel met die van het Duitsche reglement overeen.

Verlengde termijnen mogen door de bijzondere reglementen alleen worden bepaald voor missen, buitengewone omstandigheden en de gevallen, dat een niet overbrugd water moet worden overschreden of een verbindingslijn moet worden gevolgd, die twee aan het transport deelnemende spoorwegen vereenigt.

III. *Vervulling van douane-formaliteiten.*

In § 2 van dit Hoofdstuk is de vóór het vertrek op den

(1) § 6.

afzender rustende verplichting behandeld om de goederen van de tot het vervullen der douane-formaliteiten vereischte papieren te voorzien. Het is hier de plaats om na te gaan, op wie de verplichting rust tot het vervullen zelf dier formaliteiten en welke gevolgen daaraan verbonden zijn.

Door de meestgezaghebbende schrijvers op dit gebied (1) is aangenomen, dat het vervullen der douane-formaliteiten niet tot de uitvoering van het vrachtcontract behoort, dat de spoorweg derhalve door de wetsbepalingen die de verplichting tot vervoer inhouden, niet tevens tot het vervullen dier formaliteiten verplicht wordt (2) en dat zijne aansprakelijkheid, wanneer hij vrijwillig de hier bedoelde taak op zich neemt eene andere is dan die, welke hij als vervoerder heeft.

Heeft derhalve de afzender in den vrachtbrief den spoorweg met het vervullen der douane-formaliteiten willen belasten, dan is deze bevoegd bij aanneming van den vrachtbrief de uitvoering van dien last te weigeren, hetzij uitdrukkelijk, hetzij tengevolge eener in zijne reglementen vervatte bepaling van die strekking

Bij gebreke, echter van eene dergelijke bepaling in den vrachtbrief zal een stilzwijgend aannemen van den vrachtbrief, waarin de opdracht tot het vervullen der douane-formaliteiten voorkomt, het gevolg hebben, dat de spoorweg tot uitvoering van den last verplicht wordt.

Heeft echter bij aanneming van den vrachtbrief een protest plaats gehad of bevat het reglement van den spoorweg eene bepaling, waardoor in het algemeen het vervullen der forma-

---

(1) Zie o. a. EGER D. F. I. blz. 138.

(2) Ten onrechte is door het »Stadtgericht" van Frankfort a/d M. bij vonnis van 19 Maart 1869 beslist, dat de spoorwegen wèl tot het vervullen der douane-formaliteiten verplicht zijn. (Men zie GOLDSCHMIDT, Zeitschr. Bd. 19, S. 625.)

liteiten geweigerd wordt, dan is de spoorweg bevoegd daarmede een tusschenpersoon te belasten.

Hij is dan alleen verantwoordelijk voor de keuze van die tusschenpersoon, voor *culpa in eligendo*, voor het overige geschiedt de in achtneming der formaliteiten geheel voor rekening en voor risico van den afzender.

Heeft de afzender een expediteur aangewezen, dan is de spoorweg noch bevoegd van deze keuze af te wijken, noch mag hij zelf de formaliteiten vervullen. (1)

Voor het geval, dat de spoorweg de haar door den afzender in den vrachtbrief opgedragen last aanneemt, treedt hij ten aanzien van de hier bedoelde handelingen als expediteur op.

Op grond van den grooten omvang van het spoorwegverkeer en het aanzienlijk getal beambten van den spoorweg, welke beide omstandigheden in verband met het ingewikkelde van vele douanevoorschriften en de dikwijls aan de overtredingen niet geëvenredigde geld- en vrijheidsstraffen de verantwoordelijkheid voor de nakoming dier voorschriften hoogst bezwaarlijk maken, zijn in *Duitschland* de spoorwegen door het Betriebsreglement van de uit de artikelen 380 (2) en volgende van het Handelswetboek voortvloeiende verplichtingen des expediteurs bevrijd (§ 51 al. 2).

Wanneer de spoorweg de verplichting tot het vervullen der douane-formaliteiten op zich heeft genomen, is hij daardoor niet verplicht blindelings de door den afzender daaromtrent gegeven aanwijzingen te volgen.

Het is mogelijk dat de afzender voorschriften heeft gege-

---

(1) Ten overvloede beslist door het »Appellationsgericht" te Keulen bij arrest van 13 Januari 1875, D. E.—Z. blz. 1012; Rhein. Arch. 66 1, blz. 154.

(2) Art. 380 H. G. B. verplicht den expediteur tot de »Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns".

ven, die met de te dien aanzien geldende wetten in strijd zijn. De spoorweg is dan bevoegd, als negotiorum gestor, die wijze van vervulling der formaliteiten te kiezen, die hij het meest in het belang des afzenders acht (§ 51 al. 3).

Het komt niet zelden voor, dat de goederen den spoorweg zonder de vereischte gelei-papieren ten vervoer worden aangeboden, in welk geval de opgaven in den vrachtbrief den grondslag vormen van de aan het douane-station af te leggen verklaring.

Evenals de afzender jegens den spoorweg voor de gevolgen der onvoldoendheid en onjuistheid der geleibrieven verantwoordelijk is, zoo draagt hij mede de nadeelen, voortvloeiende uit fouten en leemten van de opgaven in den vrachtbrief.

De *Russische* spoorwegwet (1) bepaalt, dat zoolang de goederen onderweg zijn, de spoorweg door middel zijner beambten en commissionairs alle tol-, accijns- en politieformaliteiten vervult, en dat na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats de ontvanger, wanneer de vrachtbrief niet anders bepaalt, die formaliteiten zelf kan in acht nemen (art. 66).

Uit de woorden van het eerste deel dezer bepaling — „die Eisenbahn erfüllt alle Zoll- u. s. w. Formalitäten" — kan men afleiden, dat de Russische wet de spoorwegen krachtens het vrachtcontract tot deze handeling verplicht beschouwt, terwijl uit het laatste gedeelte der bepaling, dat nl. de ontvanger *na aankomst* de bedoelde formaliteiten zelf kan vervullen, per argumentum a contrario kan worden afgeleid, dat hij deze bevoegdheid gedurende het transport mist.

---

(1) In overeenstemming met het Bernsch ontwerp, waarover hieronder nader.

Of de afzender het recht heeft een tusschenpersoon aan te wijzen, door wien hij de in- of uitklaring wil doen geschieden, laat de wet in het onzekere.

Eveneens kan er strijd bestaan ten aanzien der vraag welke de aansprakelijkheid van den spoorweg bij het vervullen der formaliteiten is.

Eenerzijds kan men aanvoeren, dat de Russische wet die den spoorweg tot in- en uitklaring verplicht, deze handelingen als tot het vervoer behoorend beschouwt en kan men op grond daarvan volhouden, dat de aansprakelijkheid van den spoorweg te dezen aanzien dezelfde is als die door de artikelen 102 en volgende der wet voor het eigenlijk transport is vastgesteld.

Van den anderen kant valt het niet te ontkennen, dat, niettegenstaande de Russische wet den spoorweg tot de in- en uitklaring verplicht, deze echter feitelijk niet tot het vervoer behooren en er eene uitdrukkelijke uitbreiding van de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van den spoorweg noodig zoude zijn om hem in gelijke mate voor het vervullen der douane-formaliteiten als voor het transport zelf verantwoordelijk te doen zijn. (1)

Het *Nederlandsch* reglement volgt de Duitsche beginselen.

De spoorweg is echter, in afwijking van het Duitsche reglement, behoudens het geval, dat de afzender eene onwettige wijze van in- en uitklaring heeft voorgeschreven, alleen dán van de verantwoordelijkheid voor de vervulling der formaliteiten ontheven, wanneer hij de aanwijzingen des afzenders dienaangaande opvolgt.

---

(1) Zooals hieronder zal blijken, heeft de Berner Conventie, die in hoofdzaak door de Russische wet gevolgd is, de hier bedoelde strijd opgelost.

Ten aanzien van het vervullen van een bepaald soort van douane-formaliteiten (het aanzuiveren van een transito-paspoort) bevat de Nederlandsche jurisprudentie eene niet onbelangrijke rechterlijke beslissing.

De zaak, waarin deze beslissing gewezen is, was de volgende:

Door den „Grand Central Belge" waren in April 1867 zes-en-twintig collis wijn van Antwerpen geadresseerd aan P. J. ADRIAN te Amsterdam, te Rotterdam aan den Rijnspoorweg tot verder transport overgegeven, vergezeld van een Nederlandsch transito-paspoort, te Rozendaal door het kantoor der directe belastingen op 11 April 1867 afgegeven.

Dit transito-paspoort is door den Rijnspoorweg niet aan genoemd kantoor gezuiverd, ten gevolge waarvan de „Grand-Central Belge" verplicht is geweest de inkomende rechten te betalen.

Laatstgenoemde maatschappij stelde daarop tegen den Rijnspoorweg eene vordering tot schadevergoeding in, die haar bij vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam van 8 Juli 1873 (1) werd toegewezen, op grond hiervan, dat „de richtige vervoering en bezorging van transito-goederen „onmogelijk is, zonder het bij die goederen behoorende tran-„sito-paspoort; dat aan dat paspoort, verkregen door de beta-„ling van het transito-recht met zekerheidstelling van het „casu quo meer verschuldigde, voor den daarin vermelden tijd „de verplichting kleeft, bij afzien van het voorrecht van „doorvoer, dat paspoort ten kantore van afgifte terug te bren-„gen ter vernietiging van den borgtocht, overeenkomstig „artikel 17 der algemeene wet van 1822 (*Stbl.* n°. 38); terwijl

(1) Weekblad van het Recht, no. 3631. Voor den »Grand Central Belge" was gepleit door Mr. T. M. C. ASSER, voor den Rijnspoorweg door Mr. AUG. PHILIPS.

„de houder van het paspoort alleen door het bezit daarvan „het voorrecht erlangt de transiëerende goederen vrij te ver- „voeren, omdat casu quo de vertooning van dat paspoort „gebiedend is voorgeschreven; dat dus . . . . *per se* de ver- „plichting van artikel 17 der algemeene wet voornoemd op „den voerman of expediteur, die de goederen overneemt, „overgaat." (1)

De *Zwitsersche* spoorwegwet en het Transportreglement bepalen, dat de spoorwegen, bij gebreke van een anders-luidend beding, *verplicht* zijn op kosten van den ontvanger de handelingen der in- en uitklaring te verrichten. (Art. 13 al. 1 der wet en § 95 al. 1 van het Reglement.)

---

(1) Eene merkwaardige beslissing der Arrondissements-Rechtbank te Amsterdam omtrent de verplichting van den vervoerder ten aanzien der vervulling van douane-formaliteiten (vonnis van 7 Mei 1861) vindt men opgenomen in het Magazijn van Handelsregt, Dl. III, 1861, bl. 151 enz. Het geldt daar een zeeschipper, die, blijkens cognoscement zilverwerk *met certificaat van oorsprong* ten vervoer van Amsterdam naar Soerabaya had aangenomen, maar verzuimd had door de ambtenaren van de uiterste wacht het door de administratie van den *Waarborg* afgegeven proces-verbaal van uitvoer te doen onderteekenen, door welk verzuim het recht op restitutie van belasting was verloren gegaan (krachtens Art. 78 der wet van 18 September 1852, S. B. no. 178, omtrent den *Waarborg*). In strijd met de daarbij vernietigde beslissing van den Kantonrechter, werd bij het vonnis der Rechtbank de schipper voor dit verzuim aansprakelijk verklaard, o. a. op deze juiste overweging:

»dat zoowel uit den aard van het beroep den gedaagde als uit de bepalingen »der wet van zelf volgt dat de schipper verplicht is, zonder dat het noodig is »daartoe eene speciale lastgeving te hebben ontvangen, voor de formaliteiten bij »de in- en uitklaring van zijn schip door de wet voorgeschreven, te zorgen en »de goederen zoodanig te plaatsen dat die formaliteiten kunnen worden in acht »genomen, terwijl het ten processe duidelijk is gebleken, dat de documenten bij »de uitklaring benoodigd, den gedaagde tijdig zijn ter hand gesteld;

»dat door de bijvoeging in het cognoscement van de woorden *een certificaat* »*van oorsprong*, de schipper heeft geweten, immers heeft moeten weten dat het »zilverwerk hier te lande vervaardigd en daarom bij uitvoer subject was aan »restitutie van belasting."

Ten aanzien hunner aansprakelijkheid geldt het boven bl. 213 naar aanleiding der Russische wet gezegde.

De „Tariffe e Condizioni" der *Italiaansche* spoorwegen bepalen, dat de douaneformaliteiten worden in acht genomen door den spoorweg, op grondslag van de verklaringen en stukken, hem door den afzender verschaft, „senza però assumere veruna responsabilità *sulla regolarità e sulla sufficienza di tali documenti.*"

Mag men hieruit a contrario afleiden, dat de spoorweg voor de handelingen zelve der in- en uitklaring wèl verantwoordelijk is?

In *Frankrijk*, waar, zooals reeds herhaaldelijk is opgemerkt, de spoorwegwetgeving zeer onvolledig is, bestaat verschil van gevoelen over de vraag, wie het *recht* heeft de douane-formaliteiten te vervullen, de spoorweg of de geadresseerde, m. a. w. of de spoorweg bevoegd is, de inklaring onderweg te doen plaats vinden, of wel verplicht is de goederen rechtstreeks naar de plaats hunner bestemming te vervoeren, opdat daar door den ontvanger de ter inklaring noodige handelingen kunnen worden verricht.

Deze strijdvraag heeft tot eenige rechterlijke beslissingen aanleiding gegeven, die te meer belangrijk zijn, omdat men daaruit den invloed kan leeren kennen, die door het spoorwegwezen op de in Frankrijk geldende douane-voorschriften is uitgeoefend.

In het jaar 1877 was door de Compagnie du Nord aan het publiek bekend gemaakt, dat aan de grensstations te Tourcoing, Baisieux enz. de inklaring zoude plaats hebben van goederen, waarvan Rijsel de destinatieplaats was, terwijl

op laatstgenoemde plaats op 1 October 1877 mede een douanekantoor werd ingericht.

Overeenkomstig die bekendmaking werden dan ook de naar Rijsel geadresseerde goederen geregeld aan de grensstations ingeklaard en belastte zich de Compagnie du Nord met de vervulling der vereischte formaliteiten en het betalen der verschuldigde rechten.

Tegen deze handelwijze der Compagnie du Nord kwamen drie expediteurs („commissionairs en douane") deels voor hunne lastgevers, deels in eigen naam op, en vorderden van den spoorweg, dat alle uit het buitenland komende en aan hen zelven of hunne patroons geadresseerde goederen rechtstreeks naar het station van Rijsel zouden worden vervoerd, opdat aldaar door hen, eischers, de douane-formaliteiten zouden kunnen worden vervuld; tevens werd fr. 10.000 door hen van die spoorwegmaatschappij teruggevorderd, als onverschuldigde rechten, door den spoorweg bij inklaring der goederen aan de grensstations betaald.

De door de spoorwegmaatschappij gevoerde verdediging kwam, behalve enkele declinatoire exceptiën in hoofdzaak hierop neer, dat de spoorwegen wel het *recht* hebben, maar geenszins *verplicht* zijn, de uit het buitenland aangevoerde goederen rechtstreeks naar de plaats hunner bestemming te brengen, zoodat eerst daar de douane-formaliteiten vervuld worden.

Door den rechter in eerste instantie werd de eisch ten volle toegewezen, niet aldus door het hof van appel van Douai, dat bij arrest van 26 Augustus 1882 (1) in deze uitspraak deed.

In de motiveering van dit arrest zijn verscheidene histo-

---

(1) Zie LAMÉ FLEURY, Bulletin annoté des chemins de fer, deel 17, blz. 250.

rische beschouwingen vervat, die hier in het kort zullen worden herhaald.

Door artikel I van den tweeden titel der wet van 6-22 Augustus 1791 was voorgeschreven, dat alle in Frankrijk ingevoerde goederen aanstonds op de grensplaats moesten worden ingeklaard, op straffe van verbeurdverklaring en eene boete van frs. 100.

Overeenkomstig deze bepaling werden dan ook bij den aanleg van den Chemin de Fer du Nord aan de grensstations Tourcoing en Baisieux douanekantoren ingericht.

Spoedig begreep men echter, dat op de bovenvermelde bepaling der wet van 1791 ten behoeve van het spoorwegverkeer uitzonderingen moesten worden toegelaten.

Aan deze overweging is het voorschrift van artikel 25 der wet van 15 Juli 1840 te danken, door hetwelk aan den Koning het nemen van maatregelen werd opgedragen, strekkende om de douanewetten in overeenstemming te brengen met de belangen van het spoorwegverkeer.

Overeenkomstig dit artikel werden twee decreten, het eerste den 31 December 1848 door den president der republiek, het tweede door den Keizer den 25 Januari 1853 uitgevaardigd, beide ter uitvoering van tractaten, den 8 October 1848 en den 14 December 1852 tusschen Frankrijk, België, Pruisen en Nederland tot stand gekomen.

Bedoelde decreten stelden de goederen, die uit het buitenland in Frankrijk werden ingevoerd van een douane-onderzoek aan het grenskantoor vrij, onder voorwaarde, dat dergelijke goederen met speciale treinen en in gedekte wagens onder voortdurend geleide van douane-beambten zouden worden vervoerd (1).

---

(1) »dans des wagons à coulisses ou solidement bâchés, dûment cadenassés ou plombés et devant rester, durant tout le trajet à parcourir sous la surveillance de préposés des douanes chargés de les escorter".

Door deze decreten — aldus overwoog het Hof — is den spoorweg geene bevoegdheid gegeven, waarvan hij naar willekeur gebruik kan maken; „ces dispositions ont créé au contraire dans l'intérêt du commerce international et au profit de tous les expéditeurs de marchandises à destination des pays signataires des règlements du 8 october 1848 et 14 décembre 1852 un *droit* auquel les compagnies ne peuvent se soustraire dès que l'exercice de ce droit leur est réclamé".

Aan twee voorwaarden is dus de uitoefening van dit recht verbonden: de wagens, bestemd tot het vervoer der goederen, waarvan de inklaring eerst ter bestemmingplaats geschiedt, moeten aan de bovenvermelde voorschriften voldoen en de afzender moet, zooals door het Hof werd aangenomen, uitdrukkelijk verlangen dat de inklaring niet aan het grensstation plaats vindt.

Daar slechts bij een deel der zendingen een dergelijk verlangen was kenbaar gemaakt, wees het Hof de vordering der expediteurs slechts toe, voor zooverre dat gedeelte betrof.

Door het Hof van Cassatie werd echter bij arrest van 11 November 1884 de beslissing van het Hof van Appel vernietigd, voor zooverre deze eene ontzegging van den eisch inhield, op grond hiervan, dat het Hof door het aannemen van de tweede der beide bovenvermelde voorwaarden de strekking en kracht der decreten van 1848 en 1853 had miskend.

Bij de *internationale* regeling van het hier behandelde onderwerp deden zich verschillende vragen voor.

Behoorde men den afzender het recht te geven een tusschenpersoon aan te wijzen, aan wien hij de vervulling der douane-formaliteiten opdraagt? Zoo ja, welke moest dan de

verantwoordelijkheid der spoorwegen zijn, wanneer een dergelijke aanwijzing had plaats gehad? Behoorden de spoorwegen de bevoegdheid te hebben, de ter in- en uitklaring vereischte handelingen aan een expediteur op te dragen? En in welke mate moesten de spoorwegen, in geval eener bevestigende beantwoording van deze laatste vraag, voor de handelingen van den expediteur aansprakelijk zijn?

Tegen het door artikel 10 van het ontwerp van 1878 gehuldigde stelsel, waarbij het den afzender geoorloofd was de vervulling der douane-formaliteiten aan een bijzonderen commissionair of expediteur op te dragen, zonder dat daardoor de aansprakelijkheid van den spoorweg geschorst werd, werden door verschillende leden der Conferentie van 1881 bezwaren in het midden gebracht.

Zoo wees de heer van Riemsdijk hierop, (1) dat door de in 1878 aangenomen bepaling de verantwoordelijkheid der spoorwegen onnoodig verzwaard werd, daar deze laatsten immers steeds in staat waren zelven de in- en uitklaring te bezorgen.

De heer Perl zag vooral bezwaar in het vaststellen van de grenzen der verantwoordelijkheid, daar deze tusschen spoorweg en expediteur zoude moeten worden verdeeld.

Van andere zijde werd het behoud der bepaling van 1878 aanbevolen op grond hiervan, dat het aan den handel behoorde te worden overgelaten of hij zich in deze van een tusschenpersoon wilde bedienen, die voor hem dikwijls van veel nut konde zijn.

Als correctief van de nadeelen voor den spoorweg aan deze bevoegdheid des afzenders verbonden werd door den heer de Seigneux voorgesteld (2) te bepalen, dat de expediteur,

(1) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881 bl. 20.
(2) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881 blz. 20.

die door den afzender met de in- of uitklaring belast was, nimmer het recht zoude hebben de goederen in bezit te nemen. De spoorweg zoude de goederen dan steeds onder zijn toezicht kunnen houden, waardoor de aan de verplichte afgifte in verband met het voortduren der aansprakelijkheid verbonden bezwaren zouden vervallen.

Men zoude ook — aldus werd door den Franschen afgevaardigde GEORGE voorgesteld — de aansprakelijkheid van den spoorweg gedurende de verrichtingen van den expediteur kunnen schorsen.

Aan een dergelijke schorsing der aansprakelijkheid waren echter, volgens de 2e sub-commissie naar wie het vraagstuk ter nadere overweging verwezen was, allerlei bezwaren verbonden (1); o. a. zoude de schorsing der verantwoordelijkheid er toe kunnen leiden, dat de volgende spoorweg, die na de vervulling der douane-formaliteiten de goederen overnam, een nieuwen vrachtbrief deed opmaken en aldus het transport aan de toepasselijkheid der Conventie onttrok.

Ook de voordeelen voor den afzender aan de toelating van een tusschenpersoon verbonden waren, naar het oordeel der Commissie, zeer gering en wogen niet op tegen de kosten, door de medewerking van een expediteur veroorzaakt. Bovendien vond men aan alle grensstations spoorwegbeambten, die even goed als expediteurs de belangen van den afzender zouden kunnen behartigen, terwijl eindelijk het voordeel van een tusschenpersoon ad hoc geheel verviel, wanneer men dezen slechts het recht gaf bij de in- of uitklaring tegenwoordig te zijn, zonder zich onder eigen verantwoordelijkheid in het bezit der goederen te mogen stellen.

---

(1) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1881, blz. 89.

De Conferentie vereenigde zich met het advies der subcommissie en schrapte de bepaling van artikel 10 van het ontwerp-1878, die den afzender de bevoegdheid gaf, zelf een tusschenpersoon aan te wijzen.

Men begreep echter, dat in gevallen van twijfel dikwijls de afzender het best in staat zoude zijn de noodige ophelderingen te geven en verleende hem daarom in alinea 4 van artikel 10 de bevoegdheid om hetzij in persoon, hetzij door een gemachtigde bij de vervulling der douane-formaliteiten tegenwoordig te zijn, zonder daarom het recht te hebben de goederen in bezit te nemen of zelf voor de in- en uitklaring zorg te dragen.

Voorts werd op voorstel van den heer VAN RIEMSDIJK bepaald, dat de spoorweg, in plaats van zelf zich met de vervulling der douane-formaliteiten te belasten, die aan een tusschenpersoon zoude kunnen opdragen, en dat voor het geval dat de spoorweg zelf de in- en uitklaring verrichtte, hij ten aanzien van die handelingen niet *ex recepto*, maar als *expediteur* (*Commissionnaire*) aansprakelijk zoude zijn.

In het wetsontwerp van 1881 was verzuimd te bepalen, welke de verantwoordelijkheid van den spoorweg zoude zijn, wanneer hij bij de vervulling der formaliteiten van een tusschenpersoon gebruik maakte, of hij dan ten volle voor de handelingen van dien lasthebber of wel alleen voor culpa in eligendo aansprakelijk zoude zijn.

Door Nederland werd in de Conferentie van 1886 (1) om redenen van billijkheid voorgesteld, waar men den afzender het recht had ontnomen zelf een tusschenpersoon aan te wijzen, te bepalen, dat de spoorweg zich slechts op eigen ver-

---

(1) Zie Proces-Verbaal der Conferentie van 1886, blz. 34.

antwoordelijkheid van een expediteur zoude kunnen bedienen, een voorstel, dat met algemeene stemmen werd aangenomen.

§ 4.

De goederen na aankomst ter bestemmingsplaats.

Na de aankomst der goederen ter bestemmingsplaats is de vervoerder gehouden, de tweede der verplichtingen uit het vrachtcontract na te komen, bestaande in de aflevering der goederen met den vrachtbrief.

Tot deze handeling is hij niet alleen gehouden tegenover den oorspronkelijken contractant, den afzender, maar eveneens tegenover den geadresseerde, die, door de aanneming van goederen en vrachtbrief, ook passief tot het vrachtcontract toetreedt.

In deze paragraaf, die gewijd is aan de verhouding tusschen den spoorweg en het publiek na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats, zullen derhalve worden uiteengezet de rechten van den ontvanger tegenover den spoorweg, van den spoorweg tegenover den ontvanger, die goederen en vrachtbrief heeft in ontvangst genomen en de waarborgen, die den spoorweg tot uitoefening van laatstbedoelde rechten ten dienste staan.

I. *Het recht van den ontvanger.*

Eene der eigenaardigheden van het vrachtcontract bestaat hierin, dat de uitvoering in den regel tusschen anderen dan de oorspronkelijke contractanten plaats heeft. (1) Afzender

(1) »Das Frachtgeschäft ist von vornherein auf einen Wechsel in den Subjecten der Obligation berechnet" (Kuhn in Busch's Arch. Deel 6 blz. 363 § 6).

en vervoerder willen bij het sluiten van het vrachtcontract, dat de daarin aangewezen ontvanger geheel de stelling van een mede-contractant zal innemen.

Wanneer, zooals in den regel het geval is, de ontvanger een ander is dan de afzender, kan de toetreding van den eerste tot het vrachtcontract niet uit algemeene rechtsregelen worden afgeleid. Het is in strijd met de beginselen van het verbintenissenrecht, dat uit een tusschen twee personen gesloten contract voor een derde, die daaraan vreemd is, onmiddellijk rechten en verplichtingen geboren wordt.

Zelfs door eene analoge toepassing van de regelen betreffende bedingen ten behoeve van derden kan eene constructie van de stelling des afzenders niet worden verkregen, daar door eene dergelijke uitbreiding alleen een overgang van *rechten*, niet ook van *verplichtingen* zoude worden verklaart. (1)

Reeds lang vóór de invoering van het Duitsche Handelswetboek gold in *Duitschland* een, hoewel „im Einzelnen vielfach schwankendes" (2) gewoonterecht, hetwelk, met afwijking van de strenge leer der verbintenissen, den ontvanger zelfstandige rechten en verplichtingen uit het vrachtcontract gaf.

---

(1) Der Frachtvertrag, so wenig als der Frachtbrief berechtigt oder bindet an sich den dem Vertrage zwischen Absender und Frachtführer fremden Empfänger. Nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts bleiben Frachtführer und Frachtgut bis zur Auslieferung des letzteren an den Empfänger der ausschlieszlichen Verfügung des Absenders unterworfen, und ist bis dahin schlechthin Widerruf des Absenders statthaft. Klagerechte zwischen Frachtführer und Empfänger stehen an sich nicht aus dem Frachtvertrage, sondern nur in soweit zu, als die Voraussetzungen der actio negotiorum directa und contraria zutreffen; insbesondere hat der Empfänger keine Klage gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage auf Auslieferung, auf Schadensersatz wegen Verlust, Beschädigung, Verzögerung — auch nicht nach erfolgter Auslieferung — soweit er sich nicht durch Vollmacht oder Cession des Absenders dafür zu legitimiren vermag". GOLDSCHMIDT, Handb. des Handelsr. I, 1, § 743.

(2) EGER, D. F. II blz. 64.

Door het Handelswetboek werd dit gewoonterecht tot wet verheven.

Bij de regeling van het hier behandelde onderwerp in genoemd wetboek ging men er van uit, dat het strenge verbintenissenrecht op dit punt slechts in zooverre wijziging behoefde als in het belang van het verkeer volstrekt noodzakelijk was. Eenerzijds liet men ten aanzien van de rechtsbetrekkingen uit het vrachtcontract aan den handel de grootst mogelijke vrijheid van beweging — men denke aan het ruime beschikkingsrecht van den afzender, waardoor deze laatste met afwijking van de wetgeving van sommige andere staten, den overgang der rechten en verplichtingen uit het vrachtcontract op den geadresseerde kan verhinderen; anderzijds werd de meest mogelijke zekerheid ten aanzien van omvang en duur der rechten en verplichtingen van afzender, ontvanger en vervoerder gewaarborgd.

Waar men ter wille van de vrije beweging van het verkeer den ontvanger niet aanstonds bij het tot stand komen van het vrachtcontract rechten verleende en verplichtingen oplegde, was het noodig voorwaarden vast te stellen, waaraan men den overgang van rechten en verplichtingen op den geadresseerde verbond.

Allicht is men geneigd te meenen, zooals ook bij de beraadslagingen over het wetboek (1) het geval is geweest, dat in verband met de bepaling van artikel 402 H.G.B., volgens welke door het overgeven van den vrachtbrief aan den ontvanger op dezen laatste het beschikkingsrecht overgaat, noodzakelijk diezelfde overgifte en aanneming van den vrachtbrief voorwaarde voor het zoowel actief als passief toetreden

(1) Zie Protoc. blz. 816.

van den ontvanger tot het vrachtcontract behoort te zijn.

Uit artikel 402 vloeit echter een dergelijk rechtsgevolg niet noodwendig voort: het geldt daar immers slechts een deel der bevoegdheden uit het vrachtcontract, met name het recht van beschikking over de vervoerde goederen, terwijl de ontvanger door zijne toetreding tot de overeenkomst in de eerste plaats tot het vorderen van aflevering der goederen of eventueel schadevergoeding bevoegd wordt.

De overgifte van den vrachtbrief als voorwaarde voor de rechten van den geadresseerde aan te nemen, zoude bovendien dit nadeelig gevolg hebben, dat laatstgenoemde ten aanzien zijner bevoegdheden uit het vrachtcontract geheel aan de willekeur van den vervoerder overgeleverd ware.

Voorts is het, zooals bij de beraadslagingen over het wetboek werd opgemerkt (1) mogelijk, daar de vrachtbrief geen vereischte voor het bestaan van het vrachtcontract in het algemeen is, dat hij ontbreekt en alsdan zou de vervulling der voorwaarde, waarvan de rechten des ontvangers afhangen, onmogelijk zijn.

Uit dit alles blijkt voldoende, dat de geadresseerde reeds vóór de formeele handeling der overgifte van den vrachtbrief zekere bevoegdheden behoort te hebben, met name een recht om de aflevering van goederen en vrachtbrief van den vervoerder te vorderen.

Bij de derde lezing van het wetboek (2) was oorspronkelijk op voorstel van Hamburg in artikel 379a (het latere 405) de aankomst van de *goederen* ter bestemmingsplaats als voorwaarde voor het recht van den ontvanger aangenomen.

---

(1) Zie Protoc. blz. 819.
(2) Zie Protoc. 4733—4735.

Later werd in de plaats daarvan in artikel 405 de aankomst van den *vervoerder* als vereischte vastgesteld, daar anders „der Empfänger ohne Recht sein würde, wenn das Gut zur Lieferungszeit fehle, ja selbst wenn es nach Ablauf der Frist fehle, nach welcher es vertragsmäszig als verloren behandelt werden dürfe" (1).

Niettegenstaande de uitdrukkelijke bewoordingen van artikel 405, dat alleen van „Ankunft des Frachtführers" spreekt en de bovenvermelde geschiedenis der bepaling, meent Thöl (2), dat, ook wanneer de vervoerder *niet* ter bestemmingplaats is aangekomen, de ontvanger tot uitoefening der rechten uit het vrachtcontract bevoegd is, mits slechts de termijn van aflevering verstreken zij.

O. i. zouden de woorden „nach Ankunft des Frachtführers", ware eene dergelijke interpretatie juist, volkomen overbodig zijn; het spreekt van zelf, dat de ontvanger de behoorlijke aflevering of, bij gebreke daarvan, schadevergoeding eerst kan vorderen, wanneer de termijn van aflevering verstreken is.

Eger (3) maakt ten aanzien van de rechten van den ontvanger eene distinctie, die ons minder juist voorkomt. „Das Faktum der Ankunft legitimirt den Empfänger nur zum Eintritt in den Vertrag, es verleiht in gewissermaszen nur den *Titel* zum Erwerbe eines Rechts ohne das er davon Gebrauch zu machen verbunden ist. Daher bleiben auch die Rechte des Absenders noch fortbestehen. Das Faktum der Frachtbriefübergabe oder der Klageanstellung begründet dagegen das Ver-

---

(1) Zie Protoc. blz. 5100.
(2) Zie Transportgewerbe, blz. 65.
(3 Das Deutsche Frachtrecht II blz. 74.

tragsverhältniss, verwandelt den *Titel* in das *Recht* selbst und hebt damit das Recht des Absenders auf."

De hier gemaakte onderscheiding tusschen de bevoegdheid tot het verkrijgen van het recht en het recht zelf, bestaat o. i. in dit geval niet.

Uitdrukkelijk bepaalt artikel 405, dat de ontvanger na aankomst van den vervoerder ter bestemmingsplaats tot het uitoefenen der rechten uit het vrachtcontract en tot het vorderen van de aflevering van goederen en vrachtbrief bevoegd is.

Wij zouden wenschen te vragen of laatstgenoemde bevoegdheid dan niet tot de rechten zelve uit het vrachtcontract behoort, maar slechts een „Titel zum Erwerbe eines Rechts" is?

Zonder twijfel is Eger tot het aannemen der bovenbedoelde onderscheiding gebracht door de bepaling van artikel 402, volgens hetwelk de afzender vóór de overgifte van den vrachtbrief of het instellen van eene vordering tot aflevering der goederen door den ontvanger, het beschikkingsrecht bezit. O. i. belet echter deze bepaling geenszins dat ook de ontvanger aanstonds na aankomst van den vervoerder in de rechten uit het vrachtcontract treedt. Het voornaamste dier rechten, dat tot het vorderen van de aflevering van goederen en vrachtbrief, kan aanstonds door hem worden uitgeoefend.

Dit laatste recht is alleen aan de *ontbindende* voorwaarde onderworpen, dat de afzender vóór het overgeven van den vrachtbrief of het instellen der bedoelde rechtsvordering bij een contra-order de aflevering aan een ander dan de aangewezen ontvanger bevele. De overige rechten, met name dat tot beschikking over de vervoerde goederen, zijn aan de *opschortende* negatieve voorwaarde onderworpen, dat de afzender

vóór het overgeven van den vrachtbrief of het instellen der vordering tot aflevering der goederen geen contra-order tot aflevering aan een ander hebbe gegeven.

Door deze laatste opvatting zijn de woorden van artikel 405, volgens welke de ontvanger aanstonds na aankomst van den vervoerder in de rechten uit het vrachtcontract treedt, in overeenstemming gebracht met de bepaling van artikel 402, krachtens welke de afzender vóór de overgifte van den vrachtbrief het beschikkingsrecht over de goederen bezit.

Tot veel bezwaar heeft de juridische constructie van het recht des ontvangers aanleiding gegeven.

Bij de samenstelling van het Handelswetboek was men het voornamelijk hierover oneens, of men den ontvanger een *zelfstandig* recht moest toekennen of wel hem als *gemachtigde* van den afzender beschouwen.

Bij de eerste lezing van het wetboek (1) werd het eerste stelsel aangenomen, op grond dat de praesumtie van een mandaat tot veel bezwaar aanleiding zou kunnen geven o. a. „wenn der Absender mit der Waare nichts weiter zu thun haben wolle."

Bij de tweede lezing werd daarentegen opgemerkt, dat het toekennen van een „zelfstandig" recht tot de verkeerde opvatting zoude kunnen leiden, dat de ontvanger de bevoegdheid heeft de vorderingen uit den vrachtbrief als uit een litteraal-contract (cognoscement) tegen den vervoerder te doen gelden, onafhankelijk van exceptiën en nadere beschikkingen van den afzender, waarvan het bestaan niet uit den vrachtbrief blijkt.

Het voorstel tot het opnemen van het vermoeden van lastgeving werd echter verworpen.

---

(1) Zie Protoc. blz. 816-822.

Bij de derde lezing (1) eindelijk werd nog eens met nadruk gewezen op de bezwaren aan een gepraesumeerd mandaat verbonden. Een lastgeving kon onmogelijk dáár worden aangenomen, waar den ontvanger noch de vrachtbrief overhandigd was, noch *van de zijde des afzenders* bericht van het transport was toegezonden.

Ten slotte werd dan ook aangenomen, den ontvanger een „eigenes, wenn gleich nicht unverbrüchliches, sondern bis zu einer gewissen Zeit der Contreordre des Absenders unterliegendes Recht" toe te kennen (2).

Uit de hier behandelde beraadslagingen blijkt dus, dat de ontvanger niet als veronderstelde mandataris van den afzender te beschouwen is. Hem is een eigen recht tegen den vervoerder toegekend. De beraadslagingen geven echter geen antwoord op de vraag, welk het karakter van dit recht is en op welke wijze de verkrijging daarvan door den ontvanger te construeeren is.

Meerdere schrijvers hebben eene beantwoording van deze vraag beproefd.

GOLDSCHMIDT (3) geeft eene opsomming van verschillende theorieën te dien aanzien. Zoo is beweerd dat het vrachtcontract een beding ten behoeve van een derde vormt en de ontvanger tot dit beding toetreedt; eene theorie, volgens welke de afzender van alle recht verstoken zoude moeten zijn en die voorts de overgang van de *verplichtingen* op den

---

(1) Zie Protoc. blz. 4733—4735.

(2) Hieruit blijkt o. i. tevens de juistheid onzer boven blz. 228 verdedigde stelling, dat de rechten van den ontvanger reeds aanstonds na de aankomst van den vervoerder ter bestemmingsplaats bestaan, hoezeer zij dan ook deels aan de resolutieve, deels aan de suspensieve voorwaarde onderworpen zijn.

(3) Handb., blz. 750.

ontvanger onverklaard laat; door anderen (1) wordt volgehouden, dat het adres op den vrachtbrief een *signum dominii* of *cessionis* is, het recht van den ontvanger derhalve aan eene conventioneele cessie zijn ontstaan te danken heeft. ENDEMANN (2) merkt hiertegen op, dat de materieele verhouding tusschen afzender en ontvanger ten aanzien van den eigendom der goederen in artikel 405 niet ter sprake komt en dat eene conventioneele cessie in het loutere vrachtbriefadres niet kan zijn vervat.

Door dezen laatsten schrijver is t. a. p. § 156 de stelling verdedigd, dat het recht van den ontvanger een formeel karakter draagt, dat het hier, naar analogie van het order- en toonderpapier, eene formeele obligatie geldt (3).

Terecht wordt door EGER (4) er op gewezen, dat ENDEMANN eenvoudig eene juridische constructie vermijdt en dat, daar de vrachtbrief order- noch toonderpapier is, zijne theorie, bij analoge toepassing, tot onjuiste gevolgtrekkingen aanleiding zoude geven.

GOLDSCHMIDT (5) zelf komt tot de conclusie, dat de verhouding tusschen afzender, ontvanger en vervoerder eene gefingeerde cessie is, „der Empfänger gelte als ermächtigt im eigenen Namen aber nicht kraft ursprünglich eigenes Rechts, wie der im Konnossement bezeichnete Empfänger, sondern nur so wie ein Cessionar des Absenders, kraft fingirter Cession zu klagen. Seine Klage sei die actio utilis aus dem Frachtvertrage." De aanwijzing van den ontvanger in den

(1) C. F. KOCH, Allgem. Deutsches Handelsgesetzbuch, Berlin 1876, blz. 406, 407.

(2) Das Deutsche Handelsrecht blz. 739, aant. 15.

(3) Zie ook v. HAHN, Das Deutsche Handelsgesetzbuch, blz. 476 § 8 no. 3.

(4) D. F. II blz. 81.

(5) t. a. p. blz. 749.

vrachtbrief geldt volgens de voorstanders van deze theorie als eene overeenkomst tusschen afzender en vervoerder, hiertoe strekkende dat den ontvanger, na aankomst der goederen ter bestemmingsplaats, worde aangeboden eene cessie der rechten uit het vrachtcontract met gelijktijdige overneming der verplichtingen. Het oogenblik van het aanbod der cessie is dan de aankomst der goederen of het tijdstip, dat zij hadden behooren aan te komen, de cessie zelve heeft plaats door het aannemen van den vrachtbrief of het instellen der rechtsvordering tot aflevering van vrachtbrief en goederen door den ontvanger.

Naar ons bescheiden oordeel voert de hier uiteengezette theorie tot gevolgtrekkingen, die met de bepalingen der handelswet in lijnrechten strijd zijn.

Beschouwt men toch het tijdstip van de aankomst des vervoerders ter bestemmingsplaats als oogenblik van het *aanbod* eener cessie, dan moet men den ontvanger vóórdat hij, door het *aannemen* van die cessie, cessionaris is geworden, elk recht tegenover den vervoerder ontzeggen.

En toch verklaart artikel 405 van het Handelswetboek uitdrukkelijk, dat de ontvanger *aanstonds* na aankomst van den vervoerder bevoegd is tot de uitoefening der rechten uit het vrachtcontract.

Wel is waar wordt door GOLDSCHMIDT het instellen van de rechtsvordering tot aflevering der goederen als eene stilzwijgende aanneming der cessie beschouwd; doch o. i. houdt hij ook hier geene rekening met de woorden der wet. Volgens hem toch zoude de ontvanger eerst door en tegelijktijdig met het instellen der vordering tot aflevering der goederen het recht verkrijgen tot het instellen der vordering, iets, dat, hoe vreemd het moge klinken, op zich zelf niet ondenk-

baar is; artikel 405 H.G.B. verklaart echter uitdrukkelijk dat de ontvanger door de aankomst van den vervoerder ter bestemmingsplaats tot het instellen der bedoelde vordering gerechtigd is.

Naar ons voorkomt zal het zoeken naar eene juridische constructie van de verhouding tusschen afzender, vervoerder en ontvanger steeds vergeefsch zijn.

De bepaling van artikel 405 is *contra juris rationem recepta* en kan derhalve nooit uit algemeene rechtsregelen worden afgeleid, evenmin als het recht van den ontvanger als gevolg van eene der in de wetgeving erkende rechtshandelingen kan worden beschouwd.

Zeer juist is door het Reichs-Ober-Handelsgericht bij zijne beslissing van 17 Maart 1874 (1) opgemerkt: „Dieser Rechtsatz (sc. dasz dem Empfänger ein Klagerecht in eigenem Namen zu stehe) versteht sich nicht von selbst, er ist im Gegentheil nach allgemeinen Rechtsprincipien schwer oder gar nicht zu begründen. Aber einem unbestreitbaren Verkehrsbedürfnisse und einem freilich schwankenden Gewohnheitsrechte folgend hat der Gesetzgeber dem Empfänger dieses eigene Klagerecht gewährt."

Wij zouden bij de hier behandelde theoretische vraag korter hebben stilgestaan, waren daaraan geene practische gevolgen verbonden.

Inderdaad, toch, is het niet onverschillig of de ontvanger als gemachtigde of als cessionaris, of wel in geene der beide hoedanigheden de aflevering der goederen van den vervoerder vordert.

Trad de ontvanger als gemachtigde van den afzender

---

(1) Zie Entsch. Deel 13, blz. 322 (326).

tegenover den vervoerder op, men zoude in geval van vertraging der vervoerde goederen bij berekening der schadevergoeding tot grondslag moeten nemen het belang dat de afzender bij de behoorlijke aflevering der goederen heeft, terwijl thans het belang van den geadresseerde zelven tot maatstaf strekt, (1) het aannemen eener gefingeerde cessie zoude het gevolg hebben, dat alle exceptiën, die den afzender konden worden tegengeworpen ook tegen den ontvanger zouden zijn toegelaten, terwijl thans de ontvanger zijn recht kan uitoefenen als hadde hij het door schuldvernieuwing verkregen.

De ontvanger heeft, na aankomst van den vervoerder, het recht te vorderen, dat deze hem de goederen aflevere.

Niettegenstaande echter artikel 403 van het Handelswetboek den vervoerder zonder meer verplicht verklaart de vervoerde goederen ter bestemmingsplaats aan den in den vrachtbrief aangewezen ontvanger te overhandigen, moet men aannemen dat hij hiertoe alleen dán gehouden is, wanneer de ontvanger tegelijkertijd de vorderingen van den vervoerder uit het vrachtcontract voldoet.

Dit blijkt uit de bepaling van artikel 405 volgens welke de ontvanger de rechten uit het vrachtcontract alleen tegen vervulling van de verplichtingen, zooals die uit den vrachtbrief voortvloeien, kan uitoefenen.

Ten overvloede is door het Reichs-Ober-Handelsgericht bij arrest van 27 Mei 1876 beslist (2), dat „der allgemeine Grundsatz, dasz bei zweiseitigen Verträgen die Erfüllung im Zweifel *Zug um Zug* zu erfolgen hat, bei Frachtverträgen keine

(1) Zie Thöl, Transportgewerbe blz. 65.
(2) Zie Entsch. Deel 20, blz. 377.

Ausnahme leidet"; dat „insbesondere der Frachtführer nicht zur Vorleistung verbunden ist."

De vervoerder is tot aflevering der goederen verplicht. Het is noodzakelijk, dat de omvang van deze verplichting nauwkeurig begrensd zij.

Algemeen (1) is aangenomen dat het louter gereed houden der goederen door den vervoerder niet voldoende is, maar dat geene feitelijke traditie, geene overgifte van hand tot hand vereischt wordt.

Bedoeld is in artikel 403 iedere handeling, waardoor de vervoerder na afloop van het transport de bewaargeving der goederen met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van den ontvanger opheft, onverschillig of de ontvanger daardoor het juridisch of slechts het natuurlijk bezit (de detentie) der goederen verkrijgt.

Gelijk door Eger wordt opgemerkt (2) is de vervoerder, daar hij slechts depositaris, geen bezitter van de vervoerde goederen is, „zu einem Tradiren im Rechtssinne an sich weder verpflichtet noch berechtigt, vielmehr nur zu dem rein thatsächlichen Verabfolgen (restituere)."

In de verplichting tot „Aushändigung" of „Ablieferung" ligt ook die om den geadresseerde de aankomst der goederen te berichten. (3)

---

(1) Zie o. a. de beslissingen van het Reichs-Ober-Handelsgericht van: 4 Mei 1871. Entsch. Deel 2 blz. 247; 24 Mei 1872, Entsch. Deel 6 blz. 273; 12 November 1872, Entsch. Deel 8 blz. 26; D. E.—Z. 1874, blz. 1166; 25 September 1874, Entsch. Deel 14, blz. 293; 20 November 1878 D. Jur.-Zeitg. 1878, blz. 395.

(2) Zie Das Deutsche Frachtrecht II, blz. 142.

(3) »Unter Ablieferung ist im Art. 395 wie im Artikel 403 nicht die nackte Aufgabe der Gewahrsam seitens der Frachtführers sondern derjenige Akt zu verstehen, durch welchen der Frachtführer die Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung und in der Weise wieder aufgiebt, dasz er den Empfänger *durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand setzt, sowohl über das Gut zu verfügen, wir selber die weitere Obsorge für dasselbe zu übernehmen.*"

Ook ten aanzien van de goederen, die door den vervoerder aan het huis of het kantoor van den ontvanger besteld worden, heeft de laatste belang bij een bericht van aankomst; hij wordt daardoor in staat gesteld tijdig de noodige maatregelen te nemen tot ontvangst van de aan hem geadresseerde goederen.

Waar derhalve het Duitsche Betriebsreglement bepaalt, dat de spoorweg verplicht is tot het zenden van een bericht van aankomst van de goederen, die niet aan het huis of het kantoor van den ontvanger worden besteld, bevat het geene *uitbreiding*, doch integendeel eene *beperking* van de verplichtingen, waaraan de spoorweg volgens het handelswetboek onderworpen is.

Hebben de spoorwegen ten aanzien van de hierboven behandelde verplichting tot het berichten van de aankomst der goederen eene beperking bedongen, door het Betriebsreglement is aan den anderen kant het *aantal* hunner verplichtingen uitgebreid.

Voor den ontvanger is het in de meeste gevallen bij het instellen eener vordering tot schadevergoeding wegens gewichtsverlies zeer moeilijk te bewijzen, dat bedoeld verlies gedurende het transport en niet eerst na de aflevering ontstaan is, wanneer hij niet vóór laatstgenoemde handeling het gewicht heeft doen vaststellen.

Ten gevolge der in den vrachtbrief geregeld voorkomende verwijzing naar het Betriebsreglement hebben de spoorwegen vrijwillig de verplichting op zich genomen, op verlangen van den ontvanger, de goederen vóór aflevering in diens tegenwoordigheid na te wegen. (1). Ten aanzien van wagenladingen bestaat die verplichting slechts dan, wanneer de aan het station voorhanden zijnde weegtoestellen daartoe voldoende

---

(1) § 59 alinea 11 van het Reglement.

zijn. Is dit laatste niet het geval, dan kan de ontvanger de goederen in tegenwoordigheid van een gemachtigde ter naastbij gelegen plaatse, waar dergelijke weegtoestellen beschikbaar zijn, doen wegen.

De ontvanger heeft het *recht* de naweging te verlangen; hij is daartoe niet *verplicht*.

Maakt hij derhalve van dit recht geen gebruik, dan kan de spoorweg daaraan nimmer eene exceptie ontleenen ter bestrijding eener vordering tot schadevergoeding wegens gewichtsverlies. (1)

De ontvanger zie echter toe, dat hij niet lichtvaardig het nawegen der goederen verlange. In de meeste gevallen toch komen de kosten daardoor veroorzaakt voor zijne rekening. Alleen dán, wanneer er een gewichtsverlies aanwezig is, waarvoor de spoorweg aansprakelijk is en waarvan het bestaan niet reeds door dezen laatsten is erkend, komen bedoelde kosten ten laste van den spoorweg. (2)

Eger noemt de hier behandelde bepaling onpractisch, (3) daar als voorwaarde voor het dragen der kosten door den spoorweg gesteld is, dat het gewichtsverlies een zoodanig is, als volgens de wettelijke en reglementaire bepalingen door den spoorweg moet worden vergoed. Hij wijst er op, dat de spoorweg den ontvanger kan tegenwerpen, dat het gewichtsverlies door overmacht ontstaan is of dat er een andere grond aanwezig is, waardoor hij (spoorweg) voor het verlies niet aan-

---

(1) Eger, D. F. II blz. 188.

(2) § 59 B. R. alinea ult.

De hier behandelde regeling komt eenigermate overeen met die der proceskosten. In geval van verschil over de aanwezigheid en grootte van het gewichtsverlies draagt hij de kosten der naweging die door laatstgenoemde handeling in het ongelijk wordt gesteld.

(3) Zie t. a. p. blz. 191.

sprakelijk is, en dat het derhalve mogelijk is dat ook de vraag, wie de kosten van het wegen te dragen heeft, tot eene eventueele rechterlijke beslissing onbeantwoord blijft.

O. i. zouden aan deze laatste mogelijkheid, zoo zij bestond, geene groote bezwaren verbonden zijn. Maar het komt ons voor, dat de door Eger gestelde eventualiteit niet bestaat.

Waar het Reglement bepaalt, dat de spoorweg de kosten van het nawegen draagt, wanneer er een „von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanko" aanwezig is, bedoelt het klaarblijkelijk een zoodanig gewichtsverlies, waarvoor de spoorweg, *wat de grootte betreft*, aansprakelijk is, een gewichtsverlies m. a. w. dat niet beneden de door § 67 van het Reglement voor de aansprakelijkheid der spoorwegen gestelde minima blijft.

Volgens deze opvatting der uitdrukking „ein von ihr zu vertretendes Gewichtsmanko", wordt de vraag of de spoorweg de kosten van het wegen te dragen heeft, steeds door dit wegen zelf beantwoord.

De aflevering moet geschieden ter bestemmingsplaats. De goederen moeten niet alleen binnen de grens der gemeente, waar de ontvanger woonachtig is, worden gebracht, maar hem in zijn huis, kantoor of magazijn worden overhandigd. (1) Niets belet echter dat partijen deze laatste verplichting door een uitdrukkelijk of stilzwijgend beding uitsluiten.

Ten aanzien van het spoorwegvervoer heeft eene dergelijke uitsluiting plaats gehad; uit tal van bepalingen van het Betriebsreglement (2) blijkt, dat de verplichting tot vervoer

(1) Zie de beslissing van het Reichs-Ober-Handelsgericht van 20 November 1878. D. Jur.-Zeitg. 1878, blz. 395.

(2) Zie o. a. § 59 alinea 4, 8, 9—11, § 60 no. 3, 4.

voor de spoorwegen eindigt, wanneer de goederen aan het station van bestemming zijn aangekomen.

Wel is de spoorweg *bevoegd* de goederen aan de woning of het kantoor van den ontvanger te bezorgen, doch deze bevoegdheid bestaat slechts dan, wanneer de ontvanger zich niet uitdrukkelijk en schriftelijk het recht heeft voorbehouden de goederen zelf af te halen. (1)

Het is denkbaar, dat de vervoerder zich van zijne verplichting tot aflevering der goederen niet kan kwijten, doordien de aangewezen ontvanger òf niet te vinden is òf de aanneming der goederen weigert, of wel, doordien er over die aanneming of over den toestand, waarin zich de goederen bevinden, tusschen hem en den ontvanger strijd bestaat.

In de beide eerste gevallen heeft de vervoerder, in de beide laatstgenoemde zoowel de vervoerder als de ontvanger een recht tot verzekering van het bewijs betreffende den toestand der goederen; in alle vier gevallen is den vervoerder een recht tot waarborg voor de voldoening zijner vorderingen uit het vrachtcontract toegekend. (2)

Het eerstbedoelde recht bestaat in de bevoegdheid, den toestand der goederen door deskundigen te doen vaststellen. De bepaling, waarbij dit recht wordt toegekend, derogeert aan de algemeene voorschriften der Civil-Procesz-Ordnung betreffende het bewijs door deskundigen.

Zoo wordt door artikel 407 van het Handelswetboek niet vereischt, dat blijke, dat het bewijsmiddel verloren of het gebruik maken daarvan bemoeilijkt zij, eene voorwaarde, die

(1) § 59 alinea 7.
(2) Artikel 407 H. G. B.

door § 447 der Civil-Procesz-Ordnung voor het toelaten van het bewijs door deskundigen gesteld wordt. (1)

Het recht tot het doen constateeren van den toestand der goederen wordt aan iederen „belanghebbende" toegekend; behalve den vervoerder en den ontvanger, die wel in de eerste plaats door het artikel bedoeld zijn, zullen hiertoe ook de afzender en de verzekeraar gerekend kunnen worden.

Het wetboek geeft eenige bepalingen van formeelen aard betreffende de expertise.

De deskundigen worden benoemd door de handelsrechtbank of bij gebreke daarvan door den rechter van de plaats waar de goederen zich bevinden. (2)

De benoeming heeft plaats op verzoek van den belanghebbende, over welk verzoek de tegenpartij, als zij ter plaatse aanwezig is, gehoord wordt.

Een dergelijk verzoek is onnoodig, wanneer reeds voor alle soortgelijke gevallen deskundigen gerechtelijk zijn aangewezen. (3)

Het rapport der deskundigen moet op schrift worden gebracht.

De waarborg, die den vervoerder door artikel 407 voor de voldoening zijner vorderingen gegeven wordt, bestaat hierin, dat op zijn verzoek de rechter kan bevelen, dat de goederen onder een derde worden opgeslagen en tot op het beloop van de vracht en verdere transportkosten geheel of gedeeltelijk in het openbaar worden verkocht.

---

(1) § 447 der Civil-Procesz-Ordnung luidt: »Die Einnahme des Augenscheins und die Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen kann zur Sicherung des Beweises erfolgen, wenn zu besorgen ist, dasz das Beweismittel verloren oder die Benutzung desselben erschwert werde.

(2) In Pruisen is door § 25 van het Ausführungsgesetz zum Reichs-Gericht van 24 April 1878 het Amtsgericht als zoodanig aangewezen.

(3) Preusz, Einführ-Gesetz, Artikel 16.

De spoorwegen hebben zich door het Betriebsreglement (1) aan de verplichting onderworpen, ingeval de aflevering verhinderd wordt, den afzender daarvan zoo spoedig mogelijk bericht te zenden.

Tegenover deze verplichting hebben zij zich echter het recht bedongen de goederen zonder rechterlijke machtiging in een entrepot of onder een derde op te slaan en zonder verdere formaliteiten, die goederen, wanneer zij aan bederf onderhevig zijn, aanstonds, zoo niet, vier weken na afloop van den tijd gedurende welken zij, zonder dat liggeld verschuldigd is, kunnen blijven liggen, te verkoopen.

Volgens de *Russische* wet is de spoorweg steeds verplicht den geadresseerde de aankomst der goederen te berichten (2), hij behoeft, wanneer in den vrachtbrief het adres van den ontvanger niet vermeld is (art. 54), de goederen niet naar diens huis of kantoor te vervoeren, doch kan volstaan met die gedurende eenigen tijd aan het station van bestemming ter afhaling gereed te houden.

Worden de goederen binnen een zekeren termijn niet afgehaald, dan kan de spoorweg zich door den Minister der Verkeersmiddelen doen machtigen om evenals door het Duitsche wetboek wordt veroorloofd hen voor rekening en risico van den ontvanger in een publiek entrepot te doen opslaan of waar het waren geldt, die aan spoedig bederf onderhevig zijn, deze in het openbaar te verkoopen.

De spoorweg behoeft de goederen slechts af te leveren tegen teruggave van het vrachtbriefduplikaat (3).

---

(1) Zie § 61.
(2) Artt. 79 en 80.
(3) Artikel 86.

Deze bepaling is een gevolg van het karakter, dat in de Russische wet aan bedoeld duplikaat wordt toegekend. Gelijk boven blz. 203 is aangetoond, vervult het vrachtbrief-duplikaat, dat op naam of aan toonder kan luiden, in Rusland, hoewel de wet zulks niet uitdrukkelijk bepaalt, de rol van „Ladeschein".

Het is derhalve niet meer dan billijk, dat de spoorweg, waar hij de goederen aflevert, tevens kan vorderen, dat hem het stuk worde teruggegeven, dat de drager is van het recht op de aflevering der goederen.

Het *Nederlandsch* recht kunnen wij ten aanzien van het hier behandelde onderwerp met stilzwijgen voorbijgaan. Noch in beginsel, noch in bijzonderheden wijkt het van het Duitsche recht af. (1).

Hetzelfde geldt voor het *Zwitsersche* recht (artt. 454, 455, 460, 463 van het „Obligationenrecht"; artt. 19, 21, 22 der Spoorwegwet van 1875; §§ 105—109 van het Transportreglement). Opmerking verdient alleen, dat goederen die aan spoedig bederf onderhevig zijn, wanneer zij niet worden afgehaald of de ontvanger niet te vinden is, gerechtelijk *moeten* worden verkocht (2), in tegenstelling tot de Duitsche wet, waarin het als een *recht* van den vervoerder wordt voorgesteld, tot verkoop van bedoelde goederen gemachtigd te worden.

In *Italië* verkrijgt de geadresseerde een recht op de aflevering der goederen wanneer deze laatste ter bestemmingsplaats

---

(1) Zie artikel 58 van het Transportreglement.

(2) Artikel 22 alinea 2 der wet van 1875.

zijn aangekomen of op den dag, dat deze aldaar hadden moeten aankomen. (1).

De bepaling bevat eene niet onbelangrijke afwijking van het Duitsche recht, volgens hetwelk de ontvanger eerst door aankomst van den vervoerder ter bestemmingsplaats een recht op de aflevering der goederen verkrijgt.

Daar het vrachtbrief-duplikaat in Italië evenals in Rusland, wanneer het aan order of aan toonder luidt, het karakter van een cognoscement heeft, kan de vervoerder de aflevering der goederen weigeren, totdat hem het duplikaat indien dit aan order of aan toonder luidt worde teruggegeven. (2)

Het verdient opmerking, dat de heer CALAMANDREI in zijn boven aangehaald werk (3), ten betooge dat de ontvanger als mede-contrahent te beschouwen is, een arrest van het Hof van Cassatie te Florence van 23 December 1872 (4) citeert, volgens hetwelk de geadresseerde, *ook indien hij niet in het bezit van den aan order of aan toonder luidenden vrachtbrief is*, steeds als gemachtigde van den afzender en wel als mandataris in rem suam bevoegd is alle rechten van dezen laatsten tegen den vervoerder uit te oefenen. (5)

De heer CALAMANDREI vergeet, dat dit arrest van 1872 en

---

(1) Dopo l'arrivo delle cose trasportate *e dopo il giorno in cui esse avrebbero dovuto arrivare nel luogo di destinazione*, il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto (art. 407 C. d. C.).

(2) Artikel 408 alinea 3. Codice di Commercio.

(3) Zie blz. 270, noot 1.

(4) Zie Annali, IV, 1, 130.

(5) Il destinatario, quand anche non sia possessore di lettera di vettura all' ordino o al portatore. ha sempre ed in ogni caso, il diritto di far valere, come mandatario dello stesso speditore e spesso come mandatario in rem suam, tutti le azioni che competono allo speditore non solo contro il primo commissionario o vetturale. ma anche contro tutti i commissionari o vetturali intermediari e successivi" etc.

derhalve van vóór de invoering van het Wetboek van Koophandel (1) dagteekent en dat de daarin uitgesproken stelling, afgescheiden van de vraag of zij ook *toen* verdedigbaar was, thans door de uitdrukkelijke bepaling van artikel 408 alinea 3 van het Handelswetboek, volgens welke de vervoerder alleen behoeft af te leveren tegen restitutie van het aan order of toonder luidende vrachtbrief-duplikaat, onhoudbaar is geworden.

Van de hier behandelde bepalingen der artikelen 407 en en 408 mag door de spoorwegen niet worden afgeweken. (2) De artikelen 110 en volgende der „Tariffe e Condizioni" bevatten dan ook geene derogatie aan de bepalingen van het Wetboek van Koophandel, maar wel eene uitwerking van de verplichtingen der spoorwegen, inzonderheid van die tot het zenden van een bericht van aankomst aan den geadresseerde.

In *Frankrijk* zijn de spoorwegen verplicht de goederen bij hunne aankomst in een register in te schrijven (3), opdat uit die inschrijving blijke of de reglementaire transporttermijnen zijn in acht genomen. Tevens strekt het tijdstip der inschrijving tot uitgangspunt bij de berekening der termijnen van aflevering, die door eene ministerieele beschikking van 12 Juni 1866, gewijzigd den 15 Maart 1877, zijn vastgesteld.

Den spoorweg staat hier, in afwijking van de algemeene rechtsbeginselen, als bewijsmiddel een door hem zelf opgemaakt geschrift (het register van aankomst) ten dienste.

Het tweeledig bewijs, dat aan dat register kan worden

---

(1) Dit laatste is in 1883 in werking getreden.

(2) Artikel 416 C. d. C.

(3) Artikel 49 alinea 2 van het Cahier des Charges.

ontleend, strekt tot waarborg voor de juistheid der daarin vervatte verklaringen.

In het geval, toch, dat de transporttermijn overschreden is, kan de spoorweg nimmer als tijdstip van de aankomst der goederen een vroeger vermelden dan dat, waarop die aankomst in werkelijkheid heeft plaats gehad, omdat hij alsdan gevaar loopt, dat uit het register wordt afgeleid, dat de termijnen van aflevering, die van het opgegeven tijdstip der aankomst, moge dit het juiste zijn of niet, worden gerekend, overschreden zijn.

De spoorwegmaatschappij moet de goederen den ontvanger aan het station van aankomst of aan zijne woonplaats ter hand stellen, naarmate het een of ander in de „déclaration d'expédition" is bedongen. (1)

De vraag heeft zich in Frankrijk voorgedaan of de ontvanger het recht heeft, de goederen, die volgens de „déclaration d'expédition" naar zijne woning moeten worden vervoerd, zelf aan het station van aankomst af te halen.

Door sommigen is den ontvanger dit recht ontzegd op grond dat de afzender geacht wordt bij het bedingen van de aflevering aan de woonplaats des ontvangers als diens gemachtigde te hebben gehandeld en de ontvanger de voorwaarden van het contract niet kan wijzigen.

Lyon-Caen en Renault (2) merken hiertegen op, dat de praesumtie van eene lastgeving tusschen ontvanger en afzen-

---

(1) Voor het geval, dat de »déclaration d'expédition" op dit punt zwijgt moet men, volgens de artikelen 41 en 49 des Tarifs Généraux, onderscheiden tusschen ijlgoed en vrachtgoed. Het eerste moet aan den woning van den ontvanger worden besteld, het laatste niet.

(2) Zie Précis de Droit Commercial II, blz. 515. Zij beroepen zich aldaar op een arrest van het Hof van Cassatie van 17 Juni 1861, D. 1861, 1, 317.

der op niets steunt en, ware zij juist, voor eene tegenstrijdige wilsverklaring van den geadresseerde zoude moeten wijken, die gegronde en den afzender niet bekende redenen kan hebben, om hem eene aflevering aan het station te doen verkiezen.

O. i. hangt de beantwoording van de vraag hiervan af, of, door het in de „déclaration d'expédition" opgenomen beding van aflevering aan de woonplaats des ontvangers, hem alleen een *recht* gegeven wordt of wel tevens een *verplichting* wordt opgelegd.

Van een hem gegeven recht kan de ontvanger ten allen tijde afstand doen; verklaart de „déclaration d'expédition" dat de ontvanger de aflevering der goederen ten zijnen huize *kan verlangen*, dan lijdt het geen twijfel, dat hij de goederen ook aan het station van aankomst kan afhalen.

Wordt daarentegen in de „déclaration d'expédition" gezegd, dat de goederen zijn „livrables à domicile", zooals in den regel het geval is, dan komt het mij voor, dat naast het den ontvanger toegekend *recht* hem de *verplichting* wordt opgelegd de aflevering der goederen aan zijn woning te dulden, eene verplichting beantwoordende aan het *recht* van den spoorweg om die aflevering aldaar te doen plaats hebben.

Het is toch dikwijls, vooral in tijden van druk verkeer en opeenhooping van goederen in de goederenlokalen, voor den spoorweg van veel belang, dat hij de goederen niet behoeft te bewaren totdat deze door den ontvanger worden afgehaald, maar hen aanstonds na aankomst naar diens woonplaats kan doen vervoeren.

Het bij den ontvanger bestaan van „motifs spéciaux qui lui font préférer la livraison en gare" (1) kan nimmer het

---

(1) Zie LYON-CAEN en RENAULT t. a. p.

gevolg hebben, dat de spoorweg het hier behandelde recht verliest.

Een tweede vraag, die de gevoelens in Frankrijk verdeeld houdt, is deze, of de spoorwegen verplicht zijn den geadresseerde de aankomst der goederen te berichten. (1)

Door sommigen is volgehouden, dat deze verplichting uit den aard van het vrachtcontract voortvloeit en voorts door de ministerieele beschikkingen, die de termijnen van aflevering regelen, verondersteld wordt te bestaan.

Deze beschikkingen, toch, verlangen dat de goederen binnen een bepaalden termijn na hunne aankomst „à la disposition des destinataires" worden gesteld; de geadresseerden moeten derhalve binnen dien termijn van de aankomst verwittigd worden; daar zij anders van die aankomst geen kennis kunnen dragen en de goederen derhalve niet in waarheid ter hunner beschikking zouden zijn. (2)

Door anderen (3) wordt het bestaan dezer verplichting bij gebreke aan eenige bepaling daaromtrent uitdrukkelijk ontkend.

In den laatsten tijd is de jurisprudentie van het Hof van Cassatie in laatstvermelden zin veranderd; bij arrest van

---

(1) In twee gevallen is een bericht van aankomst zeker vereischt en wel 1o. als voorwaarde voor het verschuldigd zijn van liggeld, 2o. als voorwaarde voor het recht van den spoorweg om de goederen, die niet door den ontvanger zijn afgehaald, naar diens woonplaats te doen vervoeren, welk laatste eerst kan geschieden, wanneer de goederen den dag volgende op dien, waarop het bericht van aankomst is afgezonden, niet zijn afgehaald.

Lyon-Caen en Renault zijn van oordeel, dat ook waar de goederen aanstonds aan de woonplaats des ontvangers besteld worden, een bericht van aankomst onnoodig is. Zie echter te dien aanzien het door ons op blz. 236 naar aanleiding van artikel 403 van het Duitsche handelswetboek opgemerkte.

(2) Deze leer is o. a. gehuldigd door het arrest van het Hof van Cassatie van 31 Mei 1870. J. Pal. 1870 blz. 781.

(3) Zie o. a. Lyon-Caen en Renault blz. 516.

21 November 1883 (1) is door het hoogste rechtscollege beslist, dat de ministerieele beschikking van 12 Juni 1866, waarbij de termijnen van aflevering geregeld worden, „n'impose pas le devoir anx Compagnie de prévenir ces destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés; qu'en cette matière tout est de droit étroit et que les obligations des compagnies ne peuvent résulter que des lois et règlements qui les régissent. (2)

Nog verder gaat eene beslissing van de handelsrechtbank van Poitiers van 19 Mei 1879, volgens welke de spoorwegen door het zenden van een *lettre d'avis* het recht verliezen op de reglementaire termijnen van aflevering, op grond hiervan, dat „la lettre d'avis est une véritable mise en demeure faite au distinataire d'avoir à enlever dans un délai déterminé les marchandises qui encombrent les magasins de celui qui les a transportées."

Bij gelegenheid van een debat in de Fransche Kamer van Afgevaardigden op 6 December 1882 over de vraag of men op de „lettres d'avis" zou toepassen de reductie, die is vastgesteld voor de kennisgeving van de aankomst van aan het spoorwegstation af te halen postpaketten, werd zoowel door leden der Kamer als door de Regeering de vraag of de spoorwegen verplicht waren een kennisgeving van aankomst te zenden ontkennend beantwoord.

Ook later nog naar aanleiding van een verzoek van de *Chambre Syndicale des grains, farines et huiles* te Parijs om op de „lettres d'avis" het port van „papier d'affaires" toepasselijk te verklaren, antwoordde de minister der Post- en

(1) Zie ook de arresten van het Hof van Cassatie van 7 en 27 Augustus 1878, 26 Maart 1879 en 23 Februari 1881.

(2) Zie Lamé Fleury, Bulletin annoté 1883, blz. 255.

(3) Zie Lamé Fleury, Bulletin annoté 1882, blz. 274.

Telegrafie bij een schrijven van 2 November 1885, dat aan eene dergelijke briefport-reductie geene behoefte was, daar „les Compagnies des Chemins de fer ne sont pas tenus de prévenir les destinataires par une lettre d'avis de l'arrivée des expéditions ou des marchandises".

Wat hier van zij, het opleggen der bedoelde verplichting schijnt ons in alle gevallen wenschelijk; de „lettre d'avis" is in de meeste gevallen het eenige middel, waardoor de geadresseerde van de aankomst der goederen kennis kan krijgen en aldus aan zijne verplichting tot afhalen der goederen kan voldoen.

In de *Belgische* jurisprudentie bestaat, bij gebreke van eene uitdrukkelijke wetsbepaling, die zooals artikel 405 HGB, den geadresseerde een zelfstandig recht tegenover den vervoerder verleent, strijd over de vraag of hier de beginselen van het Duitsche recht als geldend moeten worden aangemerkt, dan wel of de ontvanger slechts als „ayant droit" van den afzender tegenover den vervoerder kan optreden.

Zoo besliste een vonnis van de handelsrechtbank te Brussel van 7 December 1868 (1), „que le destinataire n'a d'action contre le voiturier que comme venant aux droits de l'expéditeur; celui-ci désintéressé, le destinataire devient sans droits".

Door een vonnis van de handelsrechtbank te Mons van 24 Juni 1871 (2) wordt daarentegen de leer gehuldigd, dat de ontvanger uit het vrachtcontract een zelfstandig recht ontleent, dat hem door eene overeenkomst tusschen afzender en vervoerder niet kan worden ontnomen, wanneer hij door het

---

(1) Zie Recueil blz. 11.
(2) Zie Recueil blz. 73.

instellen van eene rechtsvordering tegen den laatste, zijne bedoeling om van dat recht gebruik te maken heeft te kennen gegeven.

In tegenstelling tot het Fransche recht is in België de verplichting tot het berichten van de aankomst van die goederen, die door den ontvanger moeten worden afgehaald, voor zoover de Staatsspoorwegen betreft, aangenomen (1).

In het toekomstig *internationale* vrachtrecht is den ontvanger een zelfstandig recht tegen den spoorweg toegekend *na de aankomst der goederen ter bestemmingsplaats* (2).

Het ware o. i. wenschelijk geweest, dat de *Conventie* hier uitdrukkelijk het beginsel gehuldigd had, dat de ontvanger, ook indien de goederen na afloop van den transporttermijn niet ter bestemmingsplaats waren aangekomen, niettemin tot de uitoefening van de rechten uit het vrachtcontract bevoegd zoude zijn. Het is thans, nu de beraadslagingen dienaangaande niets bevatten, twijfelachtig of men de bepaling van het Tractaat in bedoelden zin zal mogen uitbreiden.

Het valt niet te ontkennen, dat eene dergelijke uitbreiding in het belang van den handel hoogst wenschelijk is.

In de meeste gevallen heeft de levering der goederen plaats aan het station van vertrek, en is het voor den afzender wanneer deze levering heeft plaats gehad, onverschillig of de goederen den geadresseerde bereiken. Worden de goederen aan dezen laatste niet afgeleverd, dan staat hem geen ander middel ten dienste dan de betaling van het goed te weigeren

(1) Artikel 56 van de »Conditions Réglementaires pour le service intérieur de l'état."

(2) Zie artikel 16 alinea 2 der Conventie.

tenzij hem de afzender de rechtsvordering tegen den spoorweg tot de uitvoering van het contract heeft gecedeerd.

Heeft echter de geadresseerde een wissel geaccepteerd, dan is hij geheel aan de willekeur van den afzender overgeleverd. (1)

De bijzonderheden der aflevering zoowel als de vraag in hoeverre de spoorweg verplicht is de goederen naar een niet aan het station van bestemming woonachtigen ontvanger te vervoeren, worden door de Conventie (2) aan den voor den afleverenden spoorweg geldende wettelijke en reglementaire bepalingen ter regeling overgelaten. (3)

Hetzelfde geldt ten aanzien van de rechten en verplichtingen van partijen voor het geval dat de aflevering verhinderd is. (4) Alleen is bepaald dat de laatste spoorweg gehouden is zoo spoedig mogelijk door middel van het station van vertrek den afzender van de verhindering in kennis te stellen, zonder de goederen naar de afzendingsplaats te mogen terugvervoeren.

II. *Verplichtingen van den ontvanger. Voorrecht van den spoorweg.*

In de eerste afdeeling dezer paragraaf is aangetoond, hoe de ontvanger door de aankomst van het vervoermiddel bevoegd wordt tot het uitoefenen van de uit het vrachtcontract voortvloeiende *rechten;* onderzoeken wij thans in hoeverre en op

---

(1) Zie DE SEIGNEUX, Commentaire blz. 33.

(2) Artikel 19.

(3) En effet chaque pays a sur ce point des règles et des usages et il n'y avait aucune nécessité internationale à les modifier pour les remplacer par un système unique, peu applicable peut-être en certaines contrées, DE SEIGNEUX, Commentaire, blz. 39.

(4) Artikel 24.

welke wijze de *verplichtingen* van den afzender op den ontvanger overgaan.

De ook door EGER gehuldigde theorie van GOLDSCHMIDT omtrent de verhouding van den geadresseerde tot het vrachtcontract, komt, gelijk boven blz. 231 en volg. is aangetoond, hierop neder, dat de ontvanger krachtens eene gefingeerde cessie tot het contract toetreedt, waarbij dan het aanbod dier cessie op het tijdstip van de aankomst van den vervoerder ter bestemmingsplaats geschiedt, terwijl de cessie geacht wordt te zijn aangenomen door het in ontvangstnemen van den vrachtbrief door den geadresseerde of door het instellen van de rechtsvordering tot aflevering der goederen met den vrachtbrief. Volgens deze theorie zoude dus de ontvanger reeds door eene der bedoelde handelingen tot vervulling van de verplichtingen uit het vrachtcontract, in de eerste plaats tot vrachtbetaling, gehouden moeten zijn.

Dit laatste vloeit niet voort uit artikel 406 van het *Duitsche* Handelswetboek, volgens hetwelk de ontvanger eerst door de aanneming van goederen en vrachtbrief tot vrachtbetaling aan den vervoerder verplicht wordt. (1)

EGER (2) heeft getracht de leer der gefingeerde cessie met de woorden der wet in overeenstemming te brengen en betoogt, dat „streng genommen diese Verpflichtung (nl. tot betaling der vracht enz.) bereits in artikel 405 ausgesprochen ist, wonach der Empfänger die Vertragsrechte nur «gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt» geltend zu machen berechtigt ist."

---

(1) Artikel 406 H. G. B. luidt: Durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maaszgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

(2) Zie Das Deutsche Frachtrecht II, blz. 301.

Naar onze meening zou deze redeneering hier te veel bewijzen en bewijst zij derhalve niets. Volgens hen, immers, die de theorie der gefingeerde overdracht van rechten zijn toegedaan, is deze cessie eerst voltooid door de aanneming van den vrachtbrief of het instellen eener rechtsvordering tot aflevering der goederen door den geadresseerde; eerst door eene dezer beide handelingen kunnen volgens hen de rechten en verplichtingen uit het vrachtcontract op den ontvanger overgaan. Met de leer der gefingeerde cessie zoude het derhalve in geen geval zijn overeen te brengen, dat de ontvanger reeds vóór het aannemen van den vrachtbrief of het instellen der bedoelde rechtsvordering, zooals EGER uit artikel 455 afleidt, tot de betaling van de vracht verplicht is. (1)

Het komt ons echter voor, dat in artikel 405 eene zelfstandige verplichting van den ontvanger tot betaling van de vracht en het verder verschuldigde niet vervat is.

Aldaar toch wordt alleen gezegd, dat de ontvanger bevoegd is tot de uitoefening van de rechten uit het vrachtcontract „gegen Erfüllung der Verpflichtungen wie sie der Frachtbrief ergiebt"; het nakomen dier verplichtingen wordt daar als voorwaarde van het recht van den ontvanger voorgesteld; verlangt hij de aflevering der goederen, dan moet hij te gelijkertijd den vervoerder de vracht voldoen. Uit artikel 405

---

(1) Zelf komt EGER op blz. 302 terug van zijn bewering, dat de zelfstandige verplichtingen van den ontvanger reeds in artikel 405 haren grond vindt, en verdedigt aldaar de stelling, dat de toetreding van den ontvanger tot het vrachtcontract door elke der drie handelingen, bestaande in de aanneming van den vrachtbrief, de in ontvangstneming der goederen en het instellen der vordering tot aflevering van goederen en vrachtbrief kan plaats hebben. Over de vraag of de verplichting van den ontvanger tot vrachtbetaling alleen door aanneming van vrachtbrief en goederen te zamen of reeds door het in ontvangst nemen van een van beide ontstaat, zie beneden blz. 254 en volgg.

volgt echter geenszins, dat de vervoerder, ook wanneer de geadresseerde de aflevering van goederen en vrachtbrief niet vordert, hem tot betaling der vracht kan aanspreken.

Eene zelfstandige verplichting tot betaling der vracht enz. bestaat voor den ontvanger eerst door het aannemen van goederen en vrachtbrief.

De principieele vraag, die zich naar aanleiding van deze bepaling in artikel 406 heeft voorgedaan, is deze, of voor het bestaan der verplichting van den ontvanger het aannemen van vrachtbrief en goederen te zamen of slechts van den vrachtbrief of de goederen alleen vereischt is, m. a. w. of het woordje „und" in artikel 406 eene cumulatieve of disjunctieve beteekenis heeft.

De voorstanders van de laatstgenoemde opvatting beroepen zich voor het meerendeel op de theorie der gefingeerde cessie (1), volgens welke hetzij het aannemen van den vrachtbrief, hetzij dat der goederen de rechten en verplichtingen uit het vrachtcontract op den ontvanger doet overgaan.

Anderen (2) zoeken de theorie, dat reeds het aannemen van den vrachtbrief alleen den ontvanger tot betaling van de vracht enz. verplicht, te verdedigen door een beroep op de bij de be-

---

(1) Zie Eger II, blz. 302. Goldschmidt, Handb. § 75, blz. 748 volgg., tracht de woorden van artikel 406 H. G. B. met de ook door hem voorgestane theorie der cessie in overeenstemming te brengen en komt daardoor tot de o. i. door niets gerechtvaardigde onderscheiding tusschen eene onmiddellijke rechtsbetrekking tusschen vervoerder en ontvanger en de verplichting tot vrachtbetaling van den laatste. Eerstgenoemde ontstaat door het toetreden van den ontvanger tot het vrachtcontract, een toetreden, dat zich in het aannemen van goederen of vrachtbrief afzonderlijk of wel in het instellen eener rechtsvordering tot aflevering der goederen kan openbaren; des ontvangers verplichting tot betaling van de vracht wordt eerst door de aanneming van goederen *en* vrachtbrief geboren.

(2) Zie Kuhn bij Busch, Arch. Deel 6 blz. 395 vlg.

raadslagingen over het Handelswetboek (1) door eenige leden der commissie voorgestane leer, dat de vrachtbrief eene aanwijzing (assignatie) van den afzender aan den geadresseerde bevat tot betaling van de vracht. De aanneming van den vrachtbrief door den geadresseerde vormt dan het accept dier assignatie.

Eger, die de leer der gefingeerde cessie ook wat de ver- verplichtingen des afzenders betreft verdedigt, vraagt (2) hoe men den vrachtbrief, die alleen bewijsmiddel is, het karakter van eene formeele betalings-aanwijzing (assignatie), kan toekennen, door wier accept de ontvanger zich aan de verplichtingen uit het vrachtcontract onderwerpt.

Tegenover de hier behandelde meening staat het gevoelen van hen (3), die aan het woordje „und" in artikel 406 eene cumulatieve beteekenis toekennen en den ontvanger eerst door het aannemen van goederen en vrachtbrief beide tot betaling van de vracht enz. verplicht verklaren.

Behalve op de letter der wet beroept men zich tot verdediging van dit gevoelen op de noodzakelijkheid van eene dergelijke opvatting in het belang van den handel.

De aanneming der goederen alleen behoort den ontvanger hierom niet tot betaling der vracht enz. te verplichten, omdat hij eerst uit den vrachtbrief kan gewaar worden of de aflevering volgens de voorwaarden van het vrachtcontract heeft plaats gehad, wie de afzender is en welke de uit het vrachtcontract voor hem, ontvanger, voortvloeiende verplichtingen zijn; ook het aannemen van den vrachtbrief alleen zonder de

---

(1) Zie Protoc. blz. 819, 5101. Ter eerstaangehaalde plaatse wordt verklaard, dat: »der Frachtvertrag zwei Anweisungen enthält, die eine an den Fuhrmann, die Waare dem Empfänger auszuliefern, die andere an den Empfänger, die Fracht dem Fuhrmann zu bezahlen.

(2) T. a. p. blz. 307.

(3) Zie o. a. Thöl, Transportgewerbe, blz. 62 en volg.

goederen mag voor den ontvanger geene verplichtingen doen ontstaan; uit den vrachtbrief, toch, blijkt hem niet of de goederen zich bij hunne aflevering in een goeden toestand zullen bevinden. Zoowel het afzonderlijk aannemen van den vrachtbrief als dat van de goederen behoort slechts een voorloopig karakter te dragen; heeft de ontvanger de goederen aangenomen en blijkt hem later bij lezing van den vrachtbrief, dat de aflevering niet aan de voorwaarden van het contract voldaan heeft, dan moet hij de goederen aan den vervoerder kunnen teruggeven zonder tot eenige betaling verplicht te zijn; hetzelfde geldt voor de aanneming van den vrachtbrief, wanneer het later blijkt, dat de goederen zich in een beschadigden staat bevinden.

Naar ons gevoelen is noch de meening, dat de aanneming van vrachtbrief of goederen afzonderlijk den ontvanger tot vrachtbetaling verplichten, noch de stelling, dat hiertoe zoowel het in ontvangst nemen van de goederen als dat van den vrachtbrief noodig is, juist.

Reeds boven is aangetoond, dat wij ons met de theorie der gefingeerde cessie niet kunnen vereenigen; wij worden dus niet, zooals Eger e. a. door de consequentiën van die theorie er toe gedwongen, reeds aan het aannemen van den vrachtbrief alleen eene den ontvanger verplichtende werking toe te kennen.

Wij zouden ons dus op grond van de letter der wet en de boven medegedeelde beschouwingen van practischen aard, bij de in de tweede plaats genoemde meening hebben aangesloten, ware het niet dat de geschiedenis van artikel 406 eene derde opvatting mogelijk, ja noodzakelijk maakt.

Bij de eerste (1) en de tweede (2) lezing van het artikel

(1) Zie Protoc. blz. 822. Ontw. art. 341 al. 3.
(2) Zie Protoc. blz. 1234—1238. Ontw. art. 379 al. 3.

was in beginsel aangenomen, dat de verplichtingen van den ontvanger alleen door de aanneming van de goederen met den vrachtbrief zouden ontstaan.

Bij de derde lezing bracht het Verein Deutsch Eisenbahn-Verwaltungen bij eene memorie (1) bezwaren van practischen aard in het midden tegen het bij de twee vorige lezingen aangenomen beginsel. Voornamelijk bij jaarmarkten, maar ook in andere gevallen kwam het, volgens het „Verein" zeer dikwijls voor, dat de goederen vroeger aan woning of magazijn van den ontvanger bezorgd werden dan hem de vrachtbrief werd overhandigd. Bovendien was het in den handel gebruikelijk dat de vrachtbrief eerst bij de betaling den ontvanger werd ter hand gesteld, daar de overgifte van den vrachtbrief als quitantie voor de vrachtbetaling gold, zoodat reeds daarom de aanneming van den vrachtbrief door den ontvanger geene voorwaarde voor zijne verplichting tot betaling van de vracht zoude kunnen zijn.

Door het „Verein" werd derhalve op schrapping der woorden „und des Frachtbriefs" aangedrongen.

Niettemin werd bij de derde lezing het artikel vastgesteld, zooals het thans luidt, en de ontvanger „durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs" tot betaling verplicht verklaard.

Voor het juiste begrip der bepaling nu is van belang een debat, dat bij de derde lezing over een voorgesteld amendement gevoerd werd. (2)

Als eene loutere redactie-wijziging was voorgesteld in plaats

---

(1) Denkschrift einer Kommission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zum Titel V des Entwurfs eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, lautend »Von dem Frachtgeschäft" vom 12 December 1859 S 23; te vinden in het archief van het Pruisische Ministerie van Handel enz, C. V. 1 no. 19 Vol. 6

(2) Zie Protoc. 5100—5102.

van „durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs" te lezen „durch Annahme des Guts auf Grund des Frachtbriefs".

Ten gunste dezer wijziging werd aangevoerd, dat reeds uit het beginsel, dat de vrachtbrief eene aanwijzing tot vrachtbetaling bevat, voortvloeit, dat de vrachtbrief den ontvanger slechts behoeft te worden gepresenteerd, en, totdat de betaling heeft plaats gehad, in handen van den vervoerder kan blijven. Bovendien werd gewezen op de ook door het „Verein" in zijne boven behandelde memorie vermelde omstandigheid, dat de overgifte van den vrachtbrief als quitantie voor de vrachtbetaling geldt. Ten slotte werd aangetoond, dat door de voorgestelde wijziging de beteekenis der bepaling geene wijziging onderging, daar „unter Uebergabe des Frachtbriefs nur die Präsentation des Frachtbriefs gemeint sei" en „der Antrag sich darauf beschränke, eine bessere Redaktion zu veranlassen".

Bij de bestrijding van het amendement werd geenszins opgemerkt, dat de beteekenis van het artikel door de voorgestelde redactie-wijziging wèl eene verandering zoude ondergaan; men was het er over eens, dat „dasjenige, was der Antragsteller mit Recht als die Absicht des Artikels bezeichne, *auch durch die von der Redactions-Commission vorgeschlagene Fassung genugsam ausgedrückt sei.*" (1)

De bepaling werd daarop aangenomen in den vorm, waarin zij door de Commissie van Redactie was voorgesteld.

De uitdrukking „Annahme des Frachtbriefs" heeft derhalve de beteekenis van „aanbieding van den vrachtbrief ter inzage aan den ontvanger"; eenerzijds is dus de aanneming van goederen of vrachtbrief alleen niet voldoende om den ontvanger

---

(1) De door de bedoelde Commissie voorgestelde redactie was gelijkluidend met die, welke in het Handelswetboek is opgenomen.

te verbinden, anderzijds is niet vereischt, dat, behalve de goederen, ook de vrachtbrief in het bezit van den geadresseerde is overgegaan; reeds de aanbieding van den vrachtbrief ter inzage aan den ontvanger, gevolgd of voorafgegaan door de in ontvangstneming der goederen.

Het laatste stelsel is zonder twijfel het juiste. Het doet de bezwaren vermijden (1), die aan eene uit de overneming van vrachtbrief of goederen alleen voortvloeiende verbintenis verbonden zijn, en maakt het aan de anderen kant mogelijk dat de vrachtbrief, totdat de betaling van de vracht enz. gevolgd is, in handen van den vervoerder blijft.

Te betreuren is het alleen, dat het zonder eene verwijzing naar de beraadslagingen, onmogelijk is den zin der bepaling uit hare, daarvan geheel afwijkende, bewoordingen af te leiden.

Hebben wij hierboven onderzocht, op welk tijdstip de verplichtingen des geadresseerden aanvangen, van niet minder belang is de vraag, waarin die verplichtingen bestaan.

Grondslag voor de verplichtingen van den geadresseerde is de vrachtbrief; alleen tot betaling van het *daarin* vermelde is hij gehouden. (2)

Zij, die de meening voorstaan, dat de verplichtingen van den ontvanger het gevolg zijn eener gefingeerde cessie, zien zich, om hunne theorie met de woorden der wet in overeenstemming te brengen, genoodzaakt het aanbod dier cessie, ook wat de passieve zijde van het vrachtcontract betreft, tot den inhoud van den vrachtbrief te beperken.

In het stelsel van hen, die het bestaan eener cessie ont-

---

(1) Zie boven blz. 255 en volg.

(2) Durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet den Frachtführer *nach Maaszgabe des Frachtbriefs* Zahlung zu leisten (art. 406 H. G. B.).

kennen, is aan de in ontvangstneming der goederen na onderzoek van den vrachtbrief voor den ontvanger eene *wettelijke* verplichting verbonden, om den vervoerder op grond van dien vrachtbrief te voldoen.

Hoe men de bepaling van artikel 406 ook beschouwe, zij wordt in ieder geval gerechtvaardigd door de overweging, dat de ontvanger volkomen bekend behoort te kunnen zijn met de verplichtingen, waaraan hij zich door het overnemen der goederen onderwerpt, en niet later door den vervoerder moet kunnen worden aangesproken tot betaling van een bedrag, dat wel tusschen vervoerder en afzender bedongen, maar niet in den vrachtbrief vermeld is.

De voornaamste vordering waartoe de vervoerder tegen den ontvanger gerechtigd is, is die tot betaling van de vracht, wanneer nl. de zending niet franco heeft plaats gehad.

Voor het geval, dat de goederen door den afzender met remboursementen zijn belast, en deze op den vrachtbrief zijn vermeld, kan ook de betaling daarvan van den ontvanger ingevorderd worden.

Als derde groep komen in aanmerking de door den spoorweg bij het vertrek, onderweg, of bij de aankomst ten behoeve der goederen gemaakte kosten. Behalve dat van dergelijke kosten in den vrachtbrief melding moest zijn gemaakt, is ook vereischt dat uit den vrachtbrief blijke, dat dergelijke kosten met toestemming van beide contrahenten, afzender en vervoerder, zijn gemaakt. (1)

---

(1) Voor het spoorwegverkeer wordt ten gevolge van de verwijzing der vrachtbrieven naar het Betriebsreglement, door alle afzenders toegestemd in het maken van »baare Auslagen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparatur-kosten au den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen, äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihre Erhaltung während des Transports bedingen."

Den vervoerder zijn voor de voldoening zijner vorderingen zekere waarborgen gegeven.

Reeds lang vóór de invoering van het Handelswetboek hadden de vele bezwarende vormen, waardoor het algemeen burgerlijk pand- en retentierecht zich kenmerkt, er toe geleid, dat de Duitsche handel bij verpandingen van het geldende recht afweek en vele formaliteiten achterwege liet, hetgeen vooral bevorderd werd door de algemeen bij de kooplieden gevestigde overtuiging, dat ieder zich in handen van den schuldeischer bevindend vermogensdeel van den schuldenaar, den eerste, ook in geval van faillissement van den debiteur, volkomen voor zijne vorderingen dekt.

Aldus had zich deels door gebruik, deels door positieve bepalingen in de wetgeving van sommige staten een afzonderlijk pandrecht voor den handel (*Deckungsrecht*) gevormd, dat van het algemeen burgerrechtelijke pandrecht afweek.

Bijzonder bevoorrecht in dit opzicht waren drie soorten van handelsovereenkomsten, met name het commissie-, expeditie- en vracht-contract.

Bij de samenstelling van het Handelswetboek werden de ten aanzien van het pand- en retentierecht in den handel in de bijzondere staten geldende en in vele opzichten verschillende stelsels door eene algemeene regeling vervangen.

Eensdeels werden voor het door overeenkomst gevestigde pand uitzonderingsbepalingen vastgesteld, die den handel van de in het burgerlijk recht voor de in pandgeving vereischte vormen vrijstellen, en den pandhouder tegen een vroeger op het pandrecht gevestigd zakelijk recht beschermen (1), anderdeels werd het retentierecht voor den handel in vele opzichten uitgebreid. (2)

---

(1) Artt. 306—312 H. G. B. (2) Artt. 313—316 H. G. B.

Voor drie handelsovereenkomsten, het commissie-, expeditie- en vracht-contract werden nog dieper ingrijpende uitzonderings-bepalingen vastgesteld.

Men begreep, dat in verband met de eigenaardigheid dezer overeenkomsten, hare bonaefidei-natuur, het rechtskarakter harer subjecten en objecten, de noodzakelijkheid, dat hare totstandkoming zoo weinig mogelijk aan vormen gebonden zij, en de behoefte aan onvoorwaardelijke zekerheid voor de partijen, de algemeene voor het handelspand en retentierecht gestelde regelen niet voldoende waren, daar de eerstgenoemde een *overeenkomst van pandgeving* veronderstellen, de laatste slechts een waarborg tegenover andere crediteuren van den schuldenaar, niet tegenover zakelijk gerechtigden opleveren.

Bij de samenstelling van het wetboek (1) kwam de vraag ter sprake of men den vervoerder op het voorbeeld van de Hamburgsche wetgeving een algemeen voorrecht in geval van faillissement van zijn schuldenaar zoude toekennen. Tot eene ontkennende beantwoording dezer vraag leidde echter de overweging, dat een dergelijk voorrecht niets anders dan eene „Generalhypothek" zoude zijn, die men zooveel mogelijk zoude moeten beperken, terwijl bovendien geen rechtsgrond daarvoor aanwezig ware, daar de vervoerder uit den aard der zaak slechts een aanspraak op de vervoerde goederen, geenszins op het geheele vermogen van den ontvanger had.

Aan den anderen kant werd het retentie-recht, dat den vervoerder door artikel 405 (2) werd toegekend, onvol-

---

(1) Zie Protoc. blz. 832, 833.

(2) Volgens de bepaling van dat artikel behoeft de vervoerder de goederen niet af te leveren, wanneer de ontvanger hem niet tegelijkertijd de vracht enz. voldoet.

doende geacht (1), daar het in geval van faillissement te niet gaat, de vordering van den vervoerder niet tot eene bevoorrechte maakt en evenmin een recht tot verkoop van de teruggehouden goederen verleent.

Overeenkomstig de bepalingen van het Pruisische Landrecht (2) en van de Pruisische „Konkurs-Ordnung" (3) van 8 Mei 1855 werd toen den vervoerder, behalve het retentie-recht, een *wettetijk pandrecht* op de vervoerde goederen toegekend, dat hem tot waarborg zoude strekken voor alle uit het vrachtcontract voortvloeiende vorderingen, met name die tot betaling van vracht- en liggelden en tot vergoeding van betaalde rechten en andere door hem gemaakte kosten.

Achtereenvolgens zullen thans worden behandeld: de duur van het pandrecht, de uitoefening daarvan, de verhouding van den vervoerder tot andere persoonlijk en zakelijk gerechtigden en de rangorde der verschillende wettelijke pandrechten onder elkander. (4)

Volgens algemeene rechtsbeginselen zoude het pandrecht tegelijk met de aflevering der goederen te niet moeten gaan. Dit zoude echter in de praktijk veel bezwaar opleveren.

Zelden, toch, komt het voor, dat de betaling van het aan den vervoerder verschuldigde tegelijk met de aflevering der goederen plaats heeft; meestal worden den vervoerder zijne vorderingen eerst voldaan, nadat de ontvanger naar den toe-

---

(1) Zie de Memorie van Toelichting, behoorende bij het Pruisisch ontwerp, blz. 157, 158, 174, 175.

(2) §§ 1722—1725.

(3) § 33 no. 6.

(4) Over de wettelijke cessie van het pandrecht der voorafgaande vervoerders op den laatste en over het verlies van het regres van den laatste bij niet-uitoefening van het pandrecht, zie men Hoofdstuk IV.

stand der goederen een onderzoek heeft ingesteld. Verloor nu de vervoerder zijn pandrecht bij de aflevering, dan zoude hij dikwijls zonder eenige zekerheid zijn. (1)

Op grond van deze overwegingen werd de duur van het pandrecht tot eenigen tijd na de aflevering uitgebreid, waardoor men getracht heeft te voorzien in de boven bedoelde bezwaren, verbonden aan de omstandigheid, dat de nakoming der wederzijdsche verplichtingen bijna nooit „Zug um Zug" plaats heeft, zonder daardoor te veel inbreuk te maken op de beginselen van het recht van verscheidene staten, volgens welke een pandrecht op roerende zaken, die niet in het bezit van den crediteur zijn, niet bestaanbaar is.

Het voortbestaan van het pandrecht na de aflevering der goederen wordt van twee voorwaarden afhankelijk gemaakt: de vervoerder moet binnen drie dagen na de aflevering zijn pandrecht in rechte doen gelden en de goederen moeten zich op dat oogenblik nog onder den ontvanger bevinden, of bij een derde, die hen in naam van den ontvanger bezit. (2)

Uit de over de eerstgenoemde voorwaarde gevoerde beraadslaging, waar van een „Pfandrecht auf drei Tage" en eene „Einschränkung des Faustpfandrechts auf drei Tage" sprake is (3), leide men niet af, dat de duur van het pandrecht steeds tot drie dagen na de aflevering beperkt is. Heeft de vervoerder binnen dien termijn zijn pandrecht in rechte doen gelden, dan duurt het onbepaald voort, totdat hem zijne vorderingen voldaan zijn.

Het pandrecht moet binnen drie dagen „gerichtlich geltend

---

(1) Zie Memorie van Toelichting behoorende bij het Pruisische vóór-ontwerp blz. 175 en Protoc. blz. 4764.

(2) Artikel 409 H.G.B.

(3) Protoc. blz. 833.

gemacht" zijn. De realisatie van het recht behoeft binnen dien termijn niet te hebben plaats gehad (1); het is voldoende, dat de vervoerder vóór afloop der drie dagen bij den bevoegden rechter eene vordering aanhangig maakt, waarbij hij zijn pandrecht doet gelden (2), door b. v. te verlangen, dat de afgeleverde goederen weder in zijn bezit worden teruggebracht.

Het vorderen van een beslag onder den ontvanger is voor den vervoerder hierom minder wenschelijk, omdat dan in geval van verkoop (3), wanneer de kooper te goeder trouw is. de goederen van het pandrecht bevrijd zouden worden (4), terwijl een eisch tot overdracht van het pandbezit eene dergelijke traditie aan een derde verhindert.

De tweede voorwaarde bestaat hierin, dat de goederen zich op het oogenblik van het doen gelden van het pandrecht nog in het bezit van den ontvanger bevinden, dat zij niet vóór dat tijdstip hetzij door vervreemding of door verpanding uit diens bezit zijn gegaan. (5)

Ten aanzien van de uitoefening van het pandrecht waren den vervoerder door het Pruisisch vóór-ontwerp dezelfde bevoegdheden toegekend, die den commissionair zijn verleend. (6) Zoo was hem het recht toegekend de goederen ondershands en zonder dat de debiteur vooraf gehoord was te doen ver-

---

(1) Eger, D. F. II blz. 561.

(2) Het instellen eener vordering tot betaling van de vracht is onvoldoende.

(3) Wanneer nl. de ontvanger niettegenstaande de strafbepaling van § 137 R. Str. G. B. hiertoe overgaat.

(4) Zie een opstel van Keyszner in het D. Hand.-Blatt 1878, no. 3.

(5) Het pandrecht gaat volgens Goldschmidt (Handb. blz. 1025) te niet, »wenn *inzwischen* das Gut an dritte *veräuszert* oder *verpfändet* und übergeben worden ist."

(6) Art. 375 j° 310 H. G. B.

koopen, evenals dit ten aanzien van het conventioneel handelspand, voor het geval dat er een pandakte is opgemaakt, door artikel 310 van het Handelswetboek bepaald is.

Bij de eerste lezing van het wetboek (1) werd echter opgemerkt, dat men den vervoerder niet de ruime bevoegdheid van den commissionair behoorde te geven (2), waarop met verwijzing naar artikel 407 zonder meer bepaald werd, dat de vervoerder „den Verkauf des Guts *veranlassen* kann."

De tegenpartij zal nu steeds op het verzoek gehoord moeten worden (3); overeenkomstig de bepaling van art. 407 behoeft echter het verzoek niet schriftelijk te geschieden, terwijl daarentegen de verkoop in het openbaar moet plaats hebben, iets dat artikel 310 niet vereischt.

Dat de vervoerder ten gevolge van zijn pandrecht boven de niet-geprivilegieerde schuldeischers van den ontvanger bevoorrecht is, spreekt van zelf. Zijn pandrecht heeft echter ook den voorrang boven alle andere, zelfs later op de goederen gevestigde zakelijke rechten (andere pandrechten enz.) (4) In rangorde gaat de vervoerder derhalve ook vóór hem, die een conventioneel pandrecht op de goederen heeft bedongen.

Dat naast het wettelijk pandrecht van den vervoerder een conventioneel pandrecht op de goederen bestaat, kan o. a. het geval zijn, wanneer de goederen aan den afzender blijven toebehooren, de ontvanger een pandrecht daarop bedongen heeft en het pandbezit van den ontvanger volgens de pand-

---

(1) Zie Protoc. blz. 834.

(2) De gronden hiervoor zijn niet medegedeeld.

(3) Dit laatste is, volgens artikel 310, ten aanzien van het conventioneel handelspand, waar een pandakte is opgemaakt, niet vereischt.

(4) Er (der Frachtführer) hat dieses Recht (das Pfandrecht) auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers. Artikel 409 alinea 3 H. G. B.

overeenkomst reeds aanvangt op het oogenblik, dat de goederen door den vervoerder zijn in ontvangst genomen, die hen dan als vertegenwoordiger van den ontvanger onder zich heeft.

Ook boven de wettelijke pandrechten van den commissionair en expediteur wegens voorschotten geniet het pandrecht van den vervoerder den voorrang. (1)

Uit de laatste zinsnede van artikel 411, waarin in het algemeen gezegd wordt, dat het pandrecht van den vervoerder den voorrang heeft boven het pandrecht van den commissionair, zoude men kunnen afleiden, dat *elk* pandrecht van den commissionair in rang na dat van den vervoerder komt. Volgens het gevoelen der auteuren echter, staat het pandrecht van den commissionair voor vorderingen, die onmiddellijk door de verzending of het transport der goederen ontstaan zijn, met het pandrecht van den vervoerder op gelijke lijn. De vorderingen moeten een onmiddellijk gevolg van het transport of de verzending zijn b.v. wegens gemaakte kosten van verpakking, overpakking enz. Hiertoe behoort niet de vordering van den commissionair voor hetgeen hij als ontvanger den vervoerder aan transportkosten betaald heeft.

Onder de pandrechten van verschillende vervoerders op dezelfde goederen, heeft, in afwijking van de algemeene beginselen betreffende de prioriteit van het oudere pandrecht, het latere den voorrang boven het vroegere ontstane. (2) Bij de beraadslagingen over het wetboek (3) overwoog men, dat de goederen in waarde toenemen, naarmate zij de plaats van bestemming naderen en dat uit den aard der zaak, hij

---

(1) Artikel 411.

(2) Artikel 411.

(3) Zie Protoc. blz. 861, 4625, 4626, 5103, 5104.

den voorrang moet hebben, die de waardeverhooging door zijne handelingen heeft bewerkt. Hujus enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam, l 5, 6, 7, l. 3 § 1 D. 20, 4.

Laband (1) vindt een tweeden grond voor de bepaling in de overweging, dat, wanneer de voorafgaande vervoerder zijn opvolger de goederen zonder betaling overgeeft, hij afstand doet van de voldoening zijner vorderingen door dien opvolger en tevens erkent, dat zijn opvolger het hem (voorganger) verschuldigde bedrag alleen dan behoeft uit te betalen, indien hij het werkelijk geïncasseerd heeft, waaruit volgt dat de latere vervoerder het recht heeft uit de opbrengst van het pand eerst zich zelf te voldoen, en hij slechts het daarna overblijvende aan zijn voerman behoeft uit te keeren.

In *Hongarije* bestaat de uitbreiding van het pandrecht tot het geval, dat de goederen uit het bezit van den vervoerder zijn gegaan en deze zijn recht binnen drie dagen in rechte heeft doen gelden, niet. Tegelijk met aflevering der goederen verliest de vervoerder zijn voorrang. (2)

Ook in *Rusland* duurt het pandrecht slechts voort, zoolang de goederen zich in het bezit van den spoorweg bevinden. (3) Aan een voortbestaan van het pandrecht ook na de aflevering der goederen was in Rusland wat het spoorwegvervoer betreft, minder behoefte, daar de spoorwegwet bepaalt, dat de aflevering der goederen eerst *na* de betaling van de vracht

---

(1) Zeitschr. f. d. ges. H. R. Deel 9, blz. 480, III, 4.

(2) Artikel 411 al. 1 van het Hongaarsche Wetboek van Koophandel van 16 Mei 1875.

(3) Artikel 85 der Spoorwegwet.

enz. behoeft te geschieden (1) en er dus aldaar minder kans is dat de spoorweg de goederen aan den ontvanger overgeeft zonder de vracht te hebben ontvangen dan in Duitschland, welks wetgeving het beginsel van het „gelijk oversteken" huldigt.

Nergens komt in het *Nederlandsche* recht eene bepaling voor, die den ontvanger door de aanneming van de goederen, waarbij hem de vrachtbrief ter inzage wordt aangeboden, tot betaling van de vracht en verdere transportkosten verplicht verklaart.

Wetenschap en praktijk hebben dit beginsel echter herhaaldelijk erkend. (2)

Als waarborg voor de voldoening zijner vorderingen heeft de vervoerder het voorrecht van de artt. 1185, 7⁰ en 1193 van het Burgerlijk Wetboek. Dit voorrecht duurt ook na de aflevering voort zoolang de goederen zich in het bezit van den ontvanger bevinden; daar het echter geen zakelijk karakter heeft, beschermt het den vervoerder, in tegenstelling tot het pandrecht van het Duitsche Handelsrecht, niet, in geval de goederen door den ontvanger zijn vervreemd.

Een retentierecht heeft de vervoerder in het algemeen niet. Den spoorwegen is dit recht implicite verleend, door de bepaling van het Reglement (3), volgens welke *na vertoon van den gekwiteerden vrachtbrief*, die tot bewijs strekt dat de vracht

---

(1) Artikel 86.

(2) Zie o. a. KIST, Beginselen van Handelsrecht, Derde Deel, blz. 143, 144. Een onjuist beginsel wordt gehuldigd door de arresten van den Hoogen Raad van 8 Februari 1864 en 10 December 1869, die aannemen, dat de geconsigneerde als lastgever van den afzender tot nakoming van de uit het vrachtcontract voortvloeiende verbintenissen gehouden is.

(3) Artikel 58 alinea 7.

en het verder verschuldigde betaald zijn, de goederen worden afgeleverd.

In het *Italiaansche* recht (1) wordt de ontvanger door de loutere aanneming der goederen tot betaling van de vracht enz. verplicht.

Hij is den vervoerder, behalve hetgeen in den vrachtbrief vermeld staat, ook de daarin niet opgegeven, door den spoorweg gemaakte kosten verschuldigd, voor zoover die kosten niet door schuld van den spoorweg veroorzaakt zijn. (2)

Den vervoerder is door het handelswetboek (3) een voorrecht toegekend, dat slechts tot de aflevering der goederen voortduurt. (4)

Opmerkelijk is een te dien aanzien bestaand verschil tusschen het handelswetboek en het burgerlijk wetboek. Het laatste (5) laat n.l. het voorrecht van den vervoerder ook na de aflevering voortduren, wanneer de vervoerder het binnen drie dagen in rechte doet gelden en de goederen zich op dat tijdstip nog in het bezit van den ontvanger bevinden.

O. i. wordt door de bepaling van het later ingevoerde handelswetboek het hier behandeld voorschrift van het burgerlijk wetboek van kracht beroofd. Van een ander gevoelen is de heer CALAMANDREI in zijn werk over het vervoer-contract (6). Zonder eenigen grond onderscheidt hij tusschen transporten, die ten aanzien vanbeide of van één der partijen, een commercieel karakter dragen en dezulke, die een dergelijk

(1) Artikel 409 alinea 2 C. d. C.
(2) LEVI, Contratto di Trasporto, blz. 145.
(3) Art. 412 al. 1.
(4) M. a. w. derhalve een *pandrecht* op de vervoerde goederen.
(5) Artikel 1958, no. 9.
(6) Blz. 311.

karakter missen. Op de eerste verklaart hij de bepaling van het handelswetboek toepasselijk, op de laatste het burgerrechtelijk voorschrift. Naar onze meening faalt deze onderscheiding en moet elk vervoer geacht worden onder het bereik van het Wetboek van Koophandel te vallen.

In *Frankrijk* heeft de vervoerder voor de vracht en kosten van vervoer een voorrecht op de vervoerde goederen. (Art. 2102, 6° Code Civil).

Ten aanzien van het voortduren van dit voorrecht na de aflevering der goederen heeft zich bij de Fransche schrijvers een verschil voorgedaan.

LYON-CAEN en RENAULT (1) meenen, dat de beantwoording der vraag of het voorrecht al of niet na de aflevering der goederen voortduurt hiervan afhangt, of het ontstaan van het privilegie in een stilzwijgende pandovereenkomst gelegen is, dan wel of de reden van den voorrang te vinden is in de waardeverhooging door het transport te weeg gebracht.

Is het eerste juist, dan eindigt het privilegie bij de aflevering, in het andere geval duurt het daarentegen ook na de aflevering voort.

Door sommige schrijvers is beweerd, dat artikel 2102, 6° C. C. niet verlangt, dat de goederen in het bezit van den vervoerder zijn. Voorts wordt gewezen op de bepaling van het zeerecht (2), volgens welke de schipper tot veertien dagen na de aflevering op de goederen, Indien zij in het bezit van den geconsigneerde zijn gebleven, voor de hem verschuldigde vracht bevoorrecht is. (3)

---

(1) Précis, bl. 494.
(2) Artikel 307 C. d. C.
(3) Zie PARDESSUS III no. 1205.

LYON-CAEN en RENAULT zijn echter van oordeel, dat het voorrecht wèl op een stilzwijgende pandovereenkomst gegrond is en derhalve bij de aflevering te niet gaat. Immers ook ten aanzien van het voorrecht van den herbergier wordt niet uitdrukkelijk vereischt dat de goederen zich in diens bezit moeten bevinden, en toch is het volgens hen, boven allen twijfel verheven, dat het bezit een voorwaarde voor het recht van den herbergier is. In de waardevermeerdering van de goederen door het transport kan, voorts, de grond van het privilegie niet gelegen zijn, want dit wordt bij alle transporten, ook waar geene waardevermeerdering plaats heeft toegekend. Eindelijk vindt het voortduren van het voorrecht van den schipper na de aflevering der goederen zijne verklaring in de omstandigheid dat hij geen recht van retentie heeft.

Wij zouden tegen deze beschouwingen wenschen in het midden te brengen, dat door de genoemde schrijvers geen enkel argument wordt aangevoerd voor de door hen voorgestane stelling, dat het voorrecht van den vervoerder zijn grond alleen in eene waardevermeerdering of eene stilzwijgende pandovereenkomst kan hebben; dat zij evenmin nader aantoonen, waarom voor het privilegie van den herbergier het bezit onvoorwaardelijk vereischt is, en dat ons nergens gebleken is, dat den vervoerder te land, in tegenstelling tot den schipper, wel het recht van retentie verleend is.

Het komt ons voor, dat het boven allen twijfel verheven is dat de voorrang van den vervoerder in Frankrijk na de aflevering voortduurt. De wet behandelt het recht van den vervoerder in Hoofdstuk II van Titel XVII, welk Hoofdstuk tot opschrift draagt „des privilèges"; uit tal van bepalingen blijkt, dat voor een privilegie geen bezit vereischt is. Hadde men in het recht van den vervoerder een stilzwijgend pand

recht gezien, waarom het dan niet opgenomen in het eerste hoofdstuk van Titel XVII, dat over het pand („DU GAGE") handelt?

Internationale regeling.

Als aanvangspunt voor de verplichtingen van den ontvanger is vastgesteld de aanneming van goederen en vrachtbrief. (1)

Discussiën van eenig belang hebben naar aanleiding van deze bepaling niet plaats gehad.

De vraag, die in Duitschland de gevoelens verdeeld houdt, of nl. de aanneming van den vrachtbrief of de goederen afzonderlijk reeds voldoende is, om den ontvanger tot nakoming der verbintenissen uit het vrachtcontract te verplichten, is zelfs niet ter sprake gekomen. Moge de bepaling zooals die in den Duitschen tekst (2) voorkomt nog twijfel te dien aanzien mogelijk maken, het Fransche eindontwerp neemt alle onzekerheid weg, door voor te schrijven, dat „la réception de la marchandise et de la lettre de voiture *oblige* le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture".

Als waarborg voor de voldoening zijner vorderingen is den spoorweg een pandrecht toegekend op de door hem vervoerde goederen.

Gedurende de Conferentie van 1878 was door de Nederlandsche Regeering een nota ingediend, waarbij voorgesteld werd, den spoorwegen een voorrecht gedurende drie dagen na de aflevering op de vervoerde goederen toe te kennen.

---

(1) Artikel 17.

(2) Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn, die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

In de Conferentie van 1881 (1), echter, kwam Nederland van dit voorstel terug. Door den heer ASSER werd aangetoond, dat het toekennen van een voorrecht aan eene enkele vordering eene ongerijmdheid is, daar het juist op de rangorde der verschillende voorrechten onder elkander aankomt.

Hij kwam tot de conclusie, dat de Conventie zich daartoe moest bepalen, den spoorweg een pandrecht op de goederen toe te kennen, zoolang die zich in zijn bezit bevinden, en aan de wetgeving der bijzondere staten moest overlaten te bepalen of de voorrang nog na de aflevering der goederen voortduurt en hoe lang.

Zooals hier boven gezegd is heeft de Conventie het pandrecht van den vervoerder, zoolang hij in het bezit der goederen is, erkend; eene verwijzing naar het recht der bijzondere staten is echter niet in de Conventie opgenomen. En toch ware zulk eene verwijzing noodig geweest om het door Nederland beoogde gevolg te weeg te brengen. De Conventie immers vormt eene wetgeving voor het inter- nationaal goederenvervoer langs spoorwegen. Door haar in werking treden vervallen ipso jure de ten aanzien van de in het tractaat geregelde stof geldende bepalingen der bijzondere wetgevingen. Tot het in stand houden van eene of meer dezer bepalingen was het dus telkens noodig eene uitdrukkelijke uitzondering te dien aanzien in de Conventie op te nemen.

Men zou kunnen beweren, dat eene dergelijke uitzondering vervat is in de bepaling (2), dat de werking van het pandrecht door de wetgeving van den Staat, waar de aflevering geschiedt, geregeld wordt.

---

(1) Zie Proc.-Verb. der Conferentie van 1881 blz. 36.
(2) Artikel 22.

Hiertegen kan echter worden opgemerkt, dat met de „Wirkungen des Pfandrechts" moeilijk de *duur* van den voorrang bedoeld kan zijn (1), waar in het onmiddellijk voorafgaande artikel gezegd is, dat het pandrecht tot de aflevering der goederen voortbestaat, en dat men voorts tot de ongerijmdheid zoude komen, dat in die staten, waar zooals in Duitschland het *pandrecht* door middel eener fictie na de aflevering blijft voortbestaan, de spoorweg na de overgifte der goederen *wèl*, in die landen, waar hij, zooals in Frankrijk en Nederland, een *voorrecht* op de vervoerde goederen heeft, na aflevering *niet* gewaarborgd zoude zijn voor de voldoening zijner vorderingen.

§ 5.

Aansprakelijkheid voor beschadiging, verlies en vermindering der vervoerde goederen en voor vertraging.

I. *Aansprakelijkheid voor beschadiging, verlies en vermindering.*

Als voorwerp van het vrachtcontract zijn niet zoozeer te beschouwen de afzonderlijke transporthandelingen, als wel het vervoer zelf.

Het vrachtcontract is geen huur van diensten, geen *locatio conductio operarum*, maar eene aanneming van werk, eene *locatio conductio operis*. De beginselen, die aan laatstgenoemde rechtshandeling ten grondslag liggen, gelden dus ook voor het vrachtcontract.

(1) Men had hier alleen de rangorde der verschillende pandrechten van meerdere spoorwegen, de verhouding van den spoorweg tot andere bevoorrechte crediteuren en de realisatie van het pandrecht op het oog.

Niet in alle opzichten zijn zij echter ten aanzien van de rechtsgevolgen van dit contract beslissend.

De belangen van het verkeer hebben tot eene scherpere opvatting van het vervoer als *opus* geleid dan dit volgens de beginselen der locatio conductio operis mogelijk ware geweest.

Die scherpere opvatting heeft zich geopenbaard ten aanzien van de aansprakelijkheid des vervoerders; deze aansprakelijkheid, toch, wordt voor een deel niet beheerscht door de regelen van de locatio conductio, maar door die van het Romeinsche receptum.

Het vrachtcontract is derhalve een eigenaardig voortbrengsel van den lateren tijd, ontstaan uit eene verbinding van de beginselen der huur met die van de daareven genoemde bijzondere soort van bewaargeving. Terwijl de vervoerder eensdeels als aannemer optreedt en dan (b. v. waar het de vertraging van het vervoer geldt) aansprakelijk is voor het niet in acht nemen van de voorzorgen van een zorgvuldig vervoerder, is hij aan den anderen kant voor elke beschadiging en elk verlies der vervoerde goederen verantwoordelijk, wanneer hij niet bewijst dat de schade door overmacht is veroorzaakt. Immers te dien aanzien staat hij gelijk met de „nautae, caupones en stabularii", tegen wien in het Romeinsche recht de Praetor een „judicium" geeft, „nisi restituent, quod cujusque *salvum fore* receperint." (1)

Deze strenge opvatting van des vervoerders aansprakelijkheid voor verlies en beschadiging is in het belang van het verkeer onmisbaar.

Voor den afzender is het onmogelijk, de goederen gedurende

---

(1) L. 1 pr. D IV, 9.

het vervoer te volgen, de handelingen des vervoerders te controleeren en zich van de bewijsmiddelen te verzekeren, die noodig zijn om des vervoerders schuld aan te toonen. Het toepassen van de regelen der locatio conductio operis, volgens welke het bewijs van schuld voorwaarde is voor de aansprakelijkheid van den aannemer, zoude er dus toe leiden, dat de vervoerder bijna nooit tot eenige schadevergoeding gehouden zoude zijn.

Waar echter eene dergelijke omkeering van den bewijslast door het verkeer gevorderd wordt, is tevens om het doel ten volle te bereiken eene materieele verzwaring van de aansprakelijkheid des vervoerders noodig, welke verzwaring hierin gelegen is, dat de vervoerder tot zijne bevrijding niet kan volstaan met het bewijs van *toeval*, maar het bewijs van *overmacht* moet leveren. Eischte men immers van den vervoerder tot zijne bevrijding slechts dat hij bewees, dat de schade door toeval ontstaan is, de afzender zoude als tegenbewijs moeten aantoonen, dat het onheil aan schuld van den vervoerder te wijten is, hetgeen, zooals boven is opgemerkt, voor den afzender in de meeste gevallen onmogelijk is. Feitelijk zoude de afzender derhalve van de mogelijkheid tot het leveren van tegenbewijs verstoken zijn.

Het hier behandelde onderwerp kan gevoegelijk in twee onderdeelen worden gesplitst, waarvan het eerste de voorwaarden voor de aansprakelijkheid van den vervoerder bevat, het tweede de schadevergoeding zelve, waartoe hij gehouden is.

Getrouw aan onze tot dusverre gevolgde wijze van behandeling zullen wij de ten aanzien van elk dezer beide onderdeelen in de verschillende staten geldende stelsels en de te dien aanzien bij de internationale regeling aangenomen beginselen aan een onderzoek onderwerpen.

Voorwaarden der aansprakelijkheid. De boven in het kort uiteengezette beginselen van des vervoerders aansprakelijkheid voor verlies en beschadiging zijn in het *Duitsche* recht ten volle gehuldigd. (1)

Bij eene nadere beschouwing van de voorwaarden, waaraan des vervoerders aansprakelijkheid gebonden is, komen achtereenvolgens in aanmerking de tijd, binnen welken de schade moet zijn ontstaan; het feit zelf van de beschadiging en van het verlies (2); het begrip van overmacht als vereischte voor de niet-aansprakelijkheid des vervoerders, en het eindigen van zijne verantwoordelijkheid ten gevolge van de verjaring van de rechtsvordering of van haar te niet gaan door de aanneming der goederen en betaling van de vracht.

De tijd, binnen welken de schade moet zijn voorgevallen, om den vervoerder daarvoor aansprakelijk te doen zijn vangt aan bij het in ontvangst nemen en eindigt bij de aflevering der goederen (3). Overeenkomstig de regelen der bewaargeving behoort hij voor de goederen aansprakelijk te zijn, zoolang zij zich onder zijn toezicht bevinden.

Door de spoorwegen mag van de hier behandelde bepaling niet worden afgeweken: zij maakt deel uit van artikel 395

---

(1) Onbegrijpelijk is het, dat de Koninklijke Handelsrechtbank te Keulen bij vonnis van 21 November 1878 het in artikel 395 van het Handelswetboek uitgesproken beginsel van het receptum geheel heeft miskend, door den gedaagde, eischer in reconventie, zijn eisch te ontzeggen op grond, dat »Beklagte (Widerkläger) für das *Verschulden* des Klägers an dem gröszeren Manco weder einen Beweis angetreten noch erbracht habe."

Onnoodig te zeggen, dat dit vonnis door het Reichsgericht vernietigd is. (Arrest van den 2en Civ. sen. van 2 Febr. 1880, Entsch. I blz. 123).

(2) In enkele gevallen is de aansprakelijkheid van den vervoerder bovendien aan eene afzonderlijke voorwaarde verbonden.

(3) »Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist." (Art. 395 H. G. B.)

H.G.B., dat voor hen *dwingend* recht bevat. De hierboven vermelde termijn mag door hen derhalve op geenerlei wijze worden verkort.

Ongeldig is daarom het in elk spoorwegvrachtcontract opgenomen beding, hetwelk voortvloeit uit de bepaling van het „Betriebsreglement" (1), dat de spoorweg aansprakelijk is voor schade, die *na het sluiten van het vrachtcontract* en vóór de aflevering der goederen ontstaan is. Het spoorwegvrachtcontract toch komt eerst door het stempelen van den vrachtbrief tot stand: dit laatste heeft in den regel eerst na het in ontvangst nemen der goederen plaats; de bedoelde bepaling van het reglement bevat derhalve eene beperking van de aansprakelijkheid der spoorwegen. (2)

Ook door het „Reichsgericht" is bij arrest van 9 Juli 1880 (3) beslist, dat de spoorwegen zich aan de aansprakelijkheid voor schade, ontstaan na het in ontvangst nemen der goederen, doch vóór het stempelen van den vrachtbrief, niet kunnen onttrekken. (4)

Men zou derhalve verwachten, dat het Hof tot de conclusie kwam, dat, niettegenstaande de bepaling van het Reglement (5), krachtens welke de schade na het afstempelen van den

---

(1) § 64 al. 1.

(2) De volgende alinea van § 64 bepaalt dat de uit de wet voortvloeiende aansprakelijkheid der spoorwegen voor schade na het in ontvangst nemen der goederen en vóór het stempelen van den vrachtbrief ontstaan, door de bepaling van alinea 1 niet wordt aangetast.

Trouwens dit ware, zooals hier is aangetoond, ook niet mogelijk; maar waarom alinea 1 niet liever weggelaten?

(3) Zie Entsch. I, blz. 251 en volgg.

(4) »Nach art. 395 H. G. B. haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung bis zur Ablieferung entstanden ist: diese Verpflichtung kann nach art. 423 H.G.B. durch das Eisenbahn-Betriebs-Reglement nicht zum Voraus ausgeschlossen werden." (Entsch. t. a. p. blz. 253).

(5) § 64 alinea 1.

vrachtbrief moet zijn voorgevallen, de spoorweg ook aansprakelijk is, wanneer de afzender het bewijs levert dat de schade vóór het afstempelen van den vrachtbrief, doch na het in ontvangst nemen der goederen is ontstaan (1).

Doch wat beslist het Hof? „Dadurch (d. i. door de bedoelde bepaling van het „Betriebsreglement") ist aber nicht ausgeschlossen, dass in einem einzelnen Falle, der Beweis über einen *früheren Abschluss des Frachtvertrages* in anderer Weise geführt werde".

Niet dus tot het bewijs van een vroeger *in ontvangst nemen* der goederen door den spoorweg is de afzender bij het instellen der vordering tot schadevergoeding bevoegd, maar tot dat van het vroeger *tot stand gekomen zijn van het vrachtcontract*. Te meer gevaarlijk is deze uitspraak, daar dit laatste bewijs steeds onmogelijk is, ten gevolge van de in alle vrachtbrieven opgenomen bepaling van het Reglement (2), dat het spoorwegvrachtcontract eerst door het afstempelen van den vrachtbrief tot stand komt.

Inderdaad is dus door de hier behandelde uitspraak van het „Reichsgericht" met miskenning van het dwingend karakter van art. 395 H.G.B. beslist, dat de spoorwegen den termijn, binnen welken de schade waarvoor zij aansprakelijk zijn moet zijn voorgevallen, door overeenkomst met den afzender kunnen beperken.

---

(1) Theoretisch levert het geen bezwaar op, dat de spoorweg reeds vóór het sluiten van het vervoer-contract ex recepto aansprakelijk is. Slechts dat gedeelte van het vrachtcontract dat de *locatio conductio operis* bevat, m. a. w. het *vervoer* tot object heeft, is door het Reglement aan een vorm gebonden; de bewaargeving daarentegen, waaruit de aansprakelijkheid ex recepto voortvloeit is vormloos gebleven, en bestaat, zoodra de goederen door den spoorweg zijn in ontvangst genomen.

(2) § 49

De schade moet, zal de spoorweg daarvoor de aansprakelijkheid dragen, vóór de aflevering der goederen ontstaan zijn.

Die aflevering behoeft niet in eene feitelijke traditie te bestaan. Als zoodanig kan iedere handeling gelden, waardoor de vervoerder met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van den ontvanger de bewaargeving der goederen doet eindigen (1).

Onzekerheid bestaat ten aanzien van de vraag, of als aflevering in den hier bedoelden zin ook het geval kan gelden, dat de vervoerder, wanneer de ontvanger in mora accipiendi is, de goederen in een publiek entrepôt heeft opgeslagen.

Door vele schrijvers (2) is aangenomen, dat door de *mora accipiendi* van den ontvanger de strenge aansprakelijkheid uit het *receptum* in eene zachtere *ex deposito* verandert, welke laatste door de in iederen Duitschen Staat te dien aanzien geldende beginselen, beheerscht wordt (3).

Overeenkomstig deze meening is door het Ober-Gericht te Hamburg bij vonnis van 2 December 1872 (4) beslist, dat § 61 van het Betriebsreglement, volgens welke de goederen bij *mora accipiendi* van den ontvanger voor risico van den ontvanger worden opgeslagen, met de dwingende voorschriften van het Handelswetboek ten aanzien der aansprakelijkheid van den vervoerder niet in strijd, en dus geldig is.

De schade, waarvoor de vervoerder aansprakelijk is, kan bestaan in verlies (of vermindering) en beschadiging der vervoerde goederen.

---

(1) Zie GOLDSCHMIDT, Handb. § 65, noot 5.

(2) Zie o. a. ENDEMANN, Das Deutsche Handelsrecht, 3 Aufl. pag. 729.

(3) In tegenspraak hiermede is dus de handelsrechtbank te Keulen bij vonnis van 23 Juli 1863 (Centr. Org. Deel 2, 1863, blz. 157) beslist: Wenn der Empfänger nach der Avisirung in der Abnahme säumig ist und das Gut wird beschädigt oder gestohlen, so bleibt doch der Frachtführer nach art. 395 verhaftet.

(4) Zie GOLDSCHMIDT, Z. f. d. ges. Hand. R. Deel 19, blz. 607.

Verlies, zegt THÖL (1), is aanwezig, wanneer na afloop van den uitleveringstermijn, niet aanstonds aan eene vordering tot aflevering wordt voldaan. De oorzaak, waardoor de goederen zijn verloren gegaan, is voor des vervoerders aansprakelijkheid onverschillig; zoowel het geval, dat zij hem ontstolen zijn of dat zij op andere wijze in het ongereede zijn geraakt, als dat, waarin zij geheel te niet zijn gegaan, leveren grond tot schadevergoeding op.

Het verlies kan zijn totaal-verlies of vermindering.

Dikwijls hangt het af van de wijze, waarop men een vervoer van meerdere goederen beschouwt, of er geheel verlies of wel vermindering aanwezig is. Zijn er b.v. meerdere balen verzonden, waarvan één verloren gaat, dan is er vermindering, wanneer men die balen te zamen als ééne zending beschouwt, doch totaal-verlies van één baal, wanneer men aanneemt dat er zoovele zendingen plaats hebben als er balen zijn. In dit laatste geval doet de aanneming van de overblijvende balen en de betaling van de vracht geenszins de vordering wegens totaal-verlies van één der balen teniet gaan.

Onder beschadiging is iedere waarde-vermindering der goederen te verstaan. De waarde-vermindering moet echter gedurende het transport, d. w. z. na het overnemen der goederen door den vervoerder en vóór de uitlevering daarvan ontstaan zijn.

Ten eenemale is dit laatste beginsel miskend door een arrest van het Reichs-Ober-Handelsgericht van 15 Maart 1876 (2).

Door de „Rheinische Eisenbahn” was in Juni de aanneming

---

(1) Transportgewerbe blz. 36.
(2) Entsch. Deel XX, blz. 347.

ten vervoer van eene hoeveelheid mode-artikelen geweigerd en eerst in Augustus daaraanvolgende van die weigering aan den afzender kennis gegeven. Deze laatste verlangde nu op grond van artikel 395 H.G.B., van den spoorweg vergoeding voor de waarde-vermindering, die door de goederen gedurende den tijd, dat zij aan het station gelegen hadden, ondergaan was.

De uitspraak van het „Handelsgericht" te Coblenz, waarbij op grond van genoemd artikel van het Handelswetboek de eisch was toegewezen, werd door het Reichs-Ober-Handelsgericht bevestigd, en het cassatiemiddel, waarbij schending van artikel 395 H.G.B. beweerd werd, verworpen, „weil die Verbindlichkeit des Frachtführers, den Absender rechtzeitig von einem Hindernisse der Annahme zu benachrichtigen, sich aus dessen Verplichtung ergibt, das ihm anvertraute Gut mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu bewahren, und insbesondere daraus, dasz er für allen Schaden zu haften hat, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts bis zur Ablieferung entstanden ist."

De beslissing zelve achten wij juist. Vooreerst toch is de spoorweg jegens den afzender wegens het niet vervoeren der aangeboden goederen krachtens artikel 422 H.G.B., en vervolgens wegens het eerst na twee maanden zenden van het bericht der weigering naar algemeene rechtsbeginselen tot schadevergoeding gehouden.

Zijne aansprakelijkheid echter kan o. i. uit de bepaling van art. 395 H.G.B. niet worden afgeleid.

Dáár toch wordt vereischt, dat de waarde-vermindering na de „Empfangnahme" tot het vervoer hebbe plaats gehad, terwijl in het hier bedoelde geval *deze* „Empfangnahme" juist geweigerd was.

In sommige gevallen is de aansprakelijkheid van den vervoerder aan eene derde voorwaarde naast de twee bovengenoemde gebonden.

Bij een vervoer van geld, andere kostbaarheden en papieren van waarde is de vervoerder alleen dan aansprakelijk, wanneer hem is medegedeeld, welke goederen hij vervoert of de waarde dier goederen is opgegeven. (1)

Bij gebreke van beide bovengenoemde aanduidingen is de vervoerder van alle *contractueele* aansprakelijkheid ontslagen; volgens algemeene rechtsbeginselen blijft hij echter voor eene doleuse of culpose handeling, waardoor ten aanzien van de bedoelde goederen schade wordt toegebracht, steeds verantwoordelijk. (2)

De grond der hier behandelde bepaling bestaat hierin, dat de vervoerder bij gebreke van de bedoelde opgave in de meeste gevallen niet in staat is de hooge waarde van de door hem ten vervoer aangenomen goederen te leeren kennen en de noodige voorzorgsmaatregelen te nemen. (3)

---

(1) Art. 395 al. 2. Eene dergelijke opgave ontslaat den rechthebbende in geval van verlies of beschadiging natuurlijk niet van het bewijs, dat de goederen in werkelijkheid de aangeduide waarde hadden.

(2) »In Erwägung... dasz ohne solche Angabe jene Gegenstände so alsob sie auf Grund des Frachtvertrages nicht übergeben worden wären, angesehen werden, der Frachtführer daher *aus dem Frachtvertrage als solchem dafür nicht haftet...*" R. O. H. G., 18 Dec. 1872 Entsch. Dl. 8, blz. 271.

(3) De bepaling van het Duitsche Handelswetboek is overgenomen uit het Nederlandsche Wetboek van Koophandel. Die van laatstgenoemd wetboek heeft haar bestaan te danken aan eene nota van de firma van Gend en Loos, ingediend gedurende de beraadslagingen over dat wetboek.

In die nota werd aangetoond, hoe de Fransche Code de Commerce slechts implicite (en volgens eene andere meening in het geheel niet) de verplichting tot opgave der waarde bij een vervoer van kostbaarheden uitspreekt, hoe voor de ondernemers van openbare rijtuigen, die krachtens de reglementen gehouden zijn alle hun ten vervoer aangeboden goederen aan te nemen, het voorschrift

De door den afzender verstrekte opgave moet het feit der hooge waarde *rechtstreeks* vermelden; het is niet voldoende, dat zij die slechts als *mogelijk* voorstelt. Zoo besliste het Duitsche „Reichsgericht" bij arrest van 7 Maart 1885 (Entsch. III blz. 450), dat „die Klägerin dadurch dasz sie im Frachtbrief den Inhalt der Kiste als Oelgemälde bezeichnet hat, der Vorschrift des Artikels 395 al. 2 nicht genügt hat. Selbstverständlich ist nicht jedes Oelgemälde als solches eine Kostbarkeit".

Laatstgenoemd arrest laat uitdrukkelijk de vraag onbeantwoord of de bepaling van het Betriebsreglement geldig is, volgens welke de spoorweg tot het vervoer van schilderijen en andere kostbaarheden alleen dan verplicht is, wanneer in den vrachtbrief geene waardeopgave voorkomt. (1)

Naar onze meening is de hier bedoelde bepaling met artikel 395 al. 2 van het Handelswetboek niet in strijd, daar den afzender, wordt hem al de bevoegdheid ontnomen de waarde der schilderijen enz. op te geven, niettemin het recht heeft in den vrachtbrief van de omstandigheid melding te maken, dat de zending kostbaarheden bevat en aldus aan een der beide alternatief gestelde vereischten om des vervoerders aansprakelijkheid te voldoen.

De aansprakelijkheid van den vervoerder bestaat niet, wanneer hij bewijst, dat de schade door overmacht, natuurlijke eigenschappen van de vervoerde goederen of uitwendig niet zichtbare gebreken der verpakking ontstaan is. (2)

---

eener dergelijke verplichting niet meer dan billijk is, en hoe het ontbreken van zulk een voorschrift eene ruime gelegenheid biedt aan bedriegers om zich ten koste van den vervoerder te verrijken.

(1) § 48, 3o.

(2) Art. 395 H.G.B.

Reeds boven blz. 277 en volg. is aangetoond, waarom het in het belang van het verkeer niet wenschelijk is, den vervoerder tot zijne bevrijding slechts het bewijs op te leggen, dat de schade niet aan schuld zijnerzijds te wijten is; het komt er thans op aan het begrip van overmacht, tot het bewijs waarvan hij door het Handelswetboek verplicht wordt, nader te ontwikkelen.

Een groot aantal schrijvers hebben zich met eene omschrijving van het begrip van overmacht niet beziggehouden, in de meening, dat alleen de omstandigheden van ieder concreet geval ten aanzien van het bestaan van *vis major* beslissend zijn en dat eene definitie in abstracto onmogelijk is.

Deze meening is slechts gedeeltelijk juist. Het begrip der *vis major* is niet alleen van de concrete omstandigheden afhankelijk. Er bestaan integendeel objectieve vereischten, waaraan de rechter de feitelijke verhoudingen te toetsen heeft en waarvan met goed gevolg eene algemeene omschrijving kan worden gegeven.

Bij het onderzoek naar den omvang van het begrip van overmacht behoeven wij alleen met de daaromtrent door de latere schrijvers voorgedragen theorieën te rade te gaan, daar de opvatting der vis major in het Romeinsche recht op de ontwikkeling van het begrip in den nieuweren tijd van weinig of geen invloed is geweest. (1)

Twee opvattingen van overmacht staan, zooals men weet, tegenover elkander: een oudere, strengere, — een andere,

---

(1) »Der Zusatz *vis major* [des Artikels 395 H.G.B.] ist nicht so zu verstehen, dasz das Römische Recht hier nachgesehen oder gar untersucht werden solle, sondern nur dahin das höhere Gewalt nicht mit Zufall (casus) gleich bedeutend zu nehmen sei." THÖL, Transportgewerbe, blz. 39, noot 2.

zachtere, die bij de samenstelling van het Duitsche Handelswetboek de meeste voorstanders gevonden heeft.

Volgens de eerste worden onder overmacht alleen zulke gebeurtenissen verstaan, die onder geene omstandigheden door menschelijke krachten kunnen worden afgewend.

De tweede, zachtere opvatting vereischt niet, dat het onheil absoluut niet te voorkomen is, maar dat het, de omstandigheden van ieder bijzonder geval in aanmerking genomen, door menschelijke krachten niet kan worden afgewend.

Deze laatste theorie wordt thans door de meeste schrijvers gehuldigd (1).

Men dient hierbij te onderscheiden tusschen de handelingen van den vervoerder zelf en van zijne bedienden eenerzijds en handelingen van derden en natuurlijke oorzaken anderzijds.

Ten aanzien der eerste groep is de vervoerder onvoorwaardelijk aansprakelijk.

Met betrekking tot zijne eigene handelingen kan, volgens de algemeene rechtsopvatting, de onafwendbaarheid nooit door den vervoerder bewezen worden, terwijl de verrichtingen zijner bedienden en werktuigen in zulk een nauw verband met de handelingen van den vervoerder zelf staan, dat men dezen laatste, zijne bedienden en werktuigen rechtens als één geheel beschouwt (2). Eene dergelijke gelijkstelling van de verrichtingen der bedienden en werktuigen met de handelingen van den vervoerder zelf (3) is in het belang van den afzender en den ontvanger noodzakelijk. Zonder deze gelijk-

---

(1) Men zie GOLDSCHMIDT, Zeitschr. f. d. ges. Hand. R. Deel 8, blz. 422 volg., ENDEMANN, D. Hand.-R. 2e Uitg. blz. 740, noot 7 en 722 noot 6, GRÜNHUT, Arch. f. Wechselr. N. F. Deel 6 blz. 119 volgg., WINDSCHEID Pand. 3 Uitg. Deel II blz. 404, VON HAHN, Kom. blz. 433 en volgg. e. a.

(2) EGER, D. F. I, blz. 243.

(3) Zie art. 400, H.G.B.

stelling toch zou de vervoerder zich zeer dikwijls op de voor hem gemakkelijk te staven exceptie kunnen beroepen, dat hij niettegenstaande de grootste nauwgezetheid, het verzuim van zijne bedienden of het gebrek zijner werktuigen niet heeft kunnen voorkomen, een verdedigingsgrond, die in de meeste gevallen voor den benadeelde zeer moeielijk te wederleggen zoude zijn.

Voor de gevolgen van handelingen van derden en natuurlijke oorzaken is de vervoerder dán niet aansprakelijk, wanneer hij bewijst, dat die gevolgen door de middelen, die aan de algemeene verkeersopvatting en den redelijken verkeerswil beantwoorden, zoowel als door de naar omstandigheden vereischte voorzorgen niet konden worden voorkomen.

De hier voorgedragen theorie volgende, verdeelt THÖL (1) de gevallen van overmacht in drie groepen.

Onder de eerste groep rangschikt hij alle gevallen, dat het onheil en zijn gevolgen *absoluut* d. i. onder alle omstandigheden niet kunnen worden afgewend.

Ook de gevolgen moeten niet kunnen worden voorkomen. Het vallen van regen kan door geen mensch worden verhinderd, doch ieder vervoerder kan in den regel goederen door bedekking tegen den regen beveiligen; de loutere omstandigheid, dat de regen niet kan worden verhinderd, is dus voor het bestaan van overmacht onvoldoende.

Als tweede groep noemt THÖL de gevallen, dat het onheil en zijne gevolgen niet onder alle, maar onder de concrete en tot maatstaf strekkende omstandigheden niet zijn te voorkomen. (2)

---

(1) Transportgewerbe, blz. 40.

(2) Vgl. de uitspraak van het Ober-Landes-Gericht te Karlsruhe van 17 Februari

Als zoodanige omstandigheden komen vooreerst diegene in aanmerking, waarin de afzender uitdrukkelijk of stilzwijgend heeft toegestemd.

Er kan b. v. tusschen partijen zijn overeengekomen, dat het vervoer in ongedekte wagens, des nachts, bij groote hitte, of strenge koude, gedurende aanhoudenden regen of in oorlogstijd zal geschieden. Bestaat er zulk een beding, dan moet dit bij de beoordeeling van de onafwendbaarheid van het onheil in aanmerking genomen worden.

Daarnaast zijn voorts andere omstandigheden denkbaar, ten aanzien waarvan de rechter in concreto te beoordeelen heeft, of zij voor het bestaan van overmacht beslissend zijn.

In afwijking van de meeste andere schrijvers neemt Thöl eene derde categorie van gevallen van overmacht aan, waartoe alle zoodanige gebeurtenissen behooren, die, zonder absoluut of naar omstandigheden onafwendbaar te zijn, den onder de beide eerste rubrieken gerangschikten onheilen nabij komen.

Bijna onnoodig is het op te merken, dat het gemis eener nauwkeurige begrenzing van laatstgenoemde soort, in de praktijk tot veel bezwaar aanleiding kan geven.

Als tweede grond voor de niet-aansprakelijkheid des vervoerders noemt het Duitsche Handelswetboek de omstandigheid, dat de schade door de natuurlijke gesteldheid der goederen ontstaan is.

Volgens de meeste schrijvers (1) vormt deze tweede exceptie

1883, Entsch. III blz. 275. »Ein wesentliches Erforderniss der höheren Gewalt im Sinne dieses Artikels [art. 395 H.G.B.] welches der in Anspruch genommene Frachtführer zu beweisen hat, ist die Unmöglichheit, bei der *nach den Umständen des Falls gebotenen Vorsicht*, das schädigende Ereigniss oder den durch dasselbe verursachten Schaden ab zu wenden."

(1) Zie o. a. Thöl t. a. p. blz. 39, 42, Eger D. F. I blz. 253, volgens welke laatste de hier bedoelde exceptie alleen dan gegrond is, »wenn der Frachtführer

slechts een voorbeeld van overmacht: behalve de bedoelde eigenschappen der goederen moet de vervoerder ook bewijzen, dat de gevolgen daarvan absoluut of in de concrete en tot maatstaf strekkende omstandigheden niet te voorkomen waren.

Zoo ligt niet reeds in de omstandigheid, dat ijs bij een temperatuur van meer dan 0° Celsius smelt, een grond voor de niet-aansprakelijkheid van den vervoerder, wanneer het transport plaats heeft onder een temperatuur der lucht van meer dan 0° Celsius.

De vervoerder is integendeel verplicht alle hem ten dienste staande middelen aan te wenden om het ijs voor smelten te bewaren. Een geval van overmacht zal zich eerst dan voordoen, wanneer b.v. door eene ten gevolge van plotselinge hevige regens ontstane verzakking van den weg de trein ontspoort, de wagen waarin het ijs vervoerd wordt scheuren verkrijgt, en aldus het, door den vervoerder voldoende van de lucht afgesloten ijs, aan de temperatuur van de lucht wordt blootgesteld en smelt.

In den derden door art. 395 H.G.B. genoemden grond voor niet-aansprakelijkheid van den vervoerder (uitwendig niet-zichtbare gebreken der verpakking), heeft men eveneens slechts een voorbeeld van overmacht te zien. De gebrekkige verpakking is eene tot maatstaf strekkende omstandigheid, waaronder het onheil, dat de goederen treft, het karakter van overmacht kan verkrijgen.

Het belang van het goederenverkeer brengt mede, dat ten aanzien van de uit het vrachtcontract voortvloeiende rechts-

---

in Rücksicht auf die natürliche Beschaffenheit des speziellen Gutes alles gethan hat, was nach der allgemeinen Verkehrsanschauung und mit vernünftigen Mitteln von dem Frachtführer zum Schutze des Gutes erwartet werden kann".

vorderingen gemakkelijk en snel eene definitieve regeling tot stand komt. In den regel, toch, is de vervoerder gedurende dezelfde reis met de uitvoering van tal van vrachtcontracten en op verschillende plaatsen belast, zoodat het in het belang van alle daarbij betrokken personen wenschelijk is, dat hij niet op één of meer plaatsen lang wordt opgehouden of aldaar in processen gewikkeld wordt, waarin later wegens den afstand, waarop partijen van elkander verwijderd zijn en de veranderingen, waaraan de goederen onderhevig kunnen zijn, dikwijls niet zonder groote bezwaren uitspraak kan worden gedaan.

Men heeft daarom eensdeels de rechtsvorderingen tegen den vervoerder zooveel mogelijk wat den tijd betreft, beperkt door haar aan een verjaringstermijn van één jaar te binden, anderdeels is in het Handelswetboek eene bepaling opgenomen, volgens welke de aansprakelijkheid van den vervoerder voor verlies en beschadiging door bepaalde handelingen van den ontvanger te niet gaat. (1)

Die handelingen zijn het in ontvangst nemen der goederen en de betaling van de vracht.

De betaling van de vracht moet *na afloop van het transport* hebben plaats gehad; eene andere opvatting zoude tot de grootste onbillijkheid leiden, daar afzender of ontvanger vooraf niet met zekerheid kunnen weten, of het vervoer ten einde toe naar behooren zal worden volbracht. Heeft derhalve eene franco-zending plaats gehad, dan zal het aannemen der goederen door den ontvanger de rechtsvorderingen tegen den vervoerder niet doen vervallen.

De vraag heeft zich voorgedaan, of een eenzijdig voorbehoud door den ontvanger bij de betaling der vracht en het in ont-

---

(1) Art. 408 al. 1, H.G.B.

vangst nemen der goederen gedaan, het gevolg heeft, dat de rechtsvorderingen tegen den vervoerder in stand blijven.

Het komt ons voor, dat de beantwoording van deze vraag geheel afhangt van den theoretischen grond, waarop het te niet gaan der vorderingen steunt. Ziet men in de bepaling van art. 408 slechts het vermoeden van een afstand der vorderingen door den ontvanger, dan moet dit vermoeden wijken voor het bewijs van het tegendeel (dat uit het voorbehoud van den ontvanger kan worden afgeleid). Neemt men echter op voorbeeld van het Reichs-Ober-Handelsgericht (1) aan, dat de grond van het verval der actiën niet alleen in eenen vooronderstelden afstand gelegen is, dan moet men noodwendig tot de gevolgtrekking kome dat de werking van artikel 408 alleen door eene *overeenkomst tusschen partijen* kan worden opgeheven.

Niettegenstaande de betaling van de vracht en het in ontvangst nemen der goederen, blijven de rechtsvorderingen wegens uitwendig niet-zichtbare vermindering of beschadiging tegen den vervoerder bestaan (2), mits de ontvanger de beschadiging of vermindering dadelijk na de ontdekking hebbe doen constateeren en bewijze, dat de schade vóór de aflevering ontstaan is.

Ongeldig is het door de verwijzing naar het Reglement (3) in alle spoorweg-vrachtcontracten opgenomen beding, dat de vorderingen tegen den spoorweg vervallen door aanneming der

---

(1) Zie de beslissing van 30 December 1870 Entsch. Deel 1 blz. 178: »Das Gesetz knüpft an die Thatsachen der Annahme des Frachtguts und Zahlung der Fracht *keineswegs eine blosze Praesumtion des Verzichts* der aus dem Frachtvertrage entspringenden Rechte". Zie ook EGER, D. F. II blz. 473 en volg. en THÖL, Transportgewerbe blz. 68, noot 3.

(2) Art. 408 al. 2.

(3) § 64 al. 4 en § 69 al. 2.

goederen „seitens des im Frachtbriefbezeichneten Empfängers *oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann.*" De voor de spoorwegen dwingende bepaling der Rijkswet, toch, kent de vernietigende kracht alleen toe aan de in ontvangst neming en betaling, door den *geadresseerde zelven* verricht.

De spoorwegen zijn niet bevoegd hunne aansprakelijkheid ex recepto door bedingen met den afzender te beperken. (1) In verband echter met hunne verplichting tot het vervoeren van alle hun aangeboden goederen is het billijk, dat op dit verbod van de beperking hunner aansprakelijkheid uitzonderingen worden gemaakt. Dikwijls toch levert het transport, ten gevolge van de omstandigheden waaronder het plaats grijpt, of den aard der vervoerde goederen bijzondere gevaren op, die de aansprakelijkheid van den spoorweg belangrijk verzwaren.

Men heeft begrepen, dat, in de bedoelde gevallen de spoorwegen bevoegd moesten zijn, hetzij door bepalingen in hunne reglementen, hetzij door bijzondere bedingen met den afzender een deel van de verantwoordelijkheid van zich te schuiven.

De gevaarlijke omstandigheden, waaraan door de Duitsche wet deze bevoegdheid der spoorwegen verbonden wordt zijn (2): het vervoer in open wagens; het ontbreken van eene behoorlijke verpakking; het geval, dat de afzender en ontvanger zich met het in- en afladen der goederen belasten; de hoedanigheid der vervoerde goederen, die hen gedurende een transport aan beschadiging en vermindering onderhevig doet zijn; het begeleid zijn der goederen.

---

(1) Vgl. hierover het in Hoofdstuk II, § 6 medegedeelde.

(2) Artt. 424 en 426.

De werking van een bevrijdings-beding door den spoorweg met den afzender gesloten is tweeledig: de spoorweg is niet aansprakelijk voor de schade, verbonden aan het onheil, dat door de in het beding bedoelde gevaarlijke omstandigheid veroorzaakt is, terwijl voorts het vermoeden wordt aangenomen, dat in concreto de schade, die de goederen geleden hebben, het gevolg is van de gevaarlijke omstandigheid. (1)

Als voorwaarde van het bestaan van dit vermoeden is vereischt, dat de gevaarlijke omstandigheid de oorzaak van het onheil kan geweest zijn. (2)

Naar aanleiding hiervan heeft zich de vraag voorgedaan of door den spoorweg bewezen moet worden, dat *in de gegeven omstandigheden* de mogelijkheid bestaat, dat de schade door de gevaarlijke omstandigheid veroorzaakt is dan wel of hij kan volstaan met aan te toonen, dat *in abstracto* de schade uit de gevaarlijke omstandigheid kan zijn ontstaan.

In eerstgemelden zin is de vraag beantwoord door GOLDSCHMIDT (3), in laatstgemelden zin door het Reichs-Ober-Handels-Gericht bij beslissing van 25 Mei 1872. (4)

THÖL (5) volgt een middenweg; hij neemt aan nl., dat voor het bestaan der praesumtie vereischt wordt, dat in concreto de schade uit de gevaarlijke omstandigheid heeft kunnen ontstaan, zonder dat echter het bewijs daarvan door den spoorweg behoeft te worden geleverd.

---

(1) Art. 424 H.G.B. De voorlaatste zinsnede van dit artikel *praesumeert* dat het bestaan van het hierbedoelde vermoeden bedongen is. Door § 67 no. 6 van het Betriebsreglement is het in werkelijkheid bedongen.

(2) Art. 424 voorlaatste alinea.

(3) Zeitschrift f.d. ges. Hand.-R. Deel 10, blz. 161, 162.

(4) Entsch. Deel 6, blz. 175.

(5) Transportgewerbe blz. 168.

Is voor het bestaan van het vermoeden noodig, dat de schade gedurende den overeengekomen transporttijd ontstaan is, of is de praesumtie ook van kracht ten aanzien van een ongeval, dat na afloop van dien termijn heeft plaats gehad, wanneer het vervoer buiten schuld van den spoorweg vertraging heeft ondergaan?

Volgens THÖL (1) moet het laatste lid dezer vraag ontkennend worden beantwoord. Wanneer de afzender zich tegen een lageren vrachtprijs een grooter risico getroost, dan behoort hij nauwkeurig den tijd te kennen, gedurende welken hij het meerder gevaar loopt; de voor den afzender zoo nadeelige praesumtie mag niet ook onder omstandigheden werken, die vooraf niet konden worden voorzien.

Het hier behandelde vermoeden is een praesumtio juris tantum; het wijkt voor het bewijs van het tegendeel. Bij het leveren van dit tegenbewijs zal de afzender of ontvanger hebben aan te toonen, dat in werkelijkheid de oorzaak van de schade een andere is dan de gevaarlijke omstandigheid (2).

---

(1) Transportgewerbe blz. 170.

(2) Niet zonder belang voor het hier bedoelde tegenbewijs is eene beslissing van het Ober-Landes-Gericht te Brunswijk van 22 Mei 1885. Bij strenge vorst had het vervoer van eene lading aardappelen plaats gehad, een artikel, dat aan een spoedig bevriezen onderhevig is. De wagen, waarin de aardappelen verzonden waren, was van dubbele wanden voorzien, terwijl voorts alle noodige maatregelen waren genomen om het bevriezen te voorkomen.

Onderweg moesten de aardappelen echter uit hoofde van een defect aan den goederenwagen worden overgeladen, waarbij onmogelijk dezelfde voorzorgen als bij de eerste verpakking konden worden in acht genomen, hetgeen dan ook ten gevolge had, dat de aardappelen bevroren ter bestemmingsplaats aankwamen.

Het Ober-Landes-Gericht oordeelde, nu, dat door het bewijs van de onvoldoendheid der tweede verpakking het vermoeden ontzenuwd was, dat de schade door de gevaarlijke omstandigheid (in casu het spoedig bevriezen der aardappelen) was ontstaan.

Het hier gevolgde stelsel wijkt af van de door THÖL (Transportgewerbe, blz. 168) verdedigde theorie, dat de gevaarlijke omstandigheid niet vermoed de *eenige* oorzaak van de schade te zijn.

Als tegenbewijs kan niet gelden, dat nog een andere oorzaak tot de schade heeft mdegewerkt (1).

Het is denkbaar, dat de spoorweg; ofschoon het contract met den afzender eene gevaarlijke wijze van vervoer veroorlooft, toch deze omstandigheid vermijdt.

De afzender heeft er b. v. in toegestemd, dat het transport in open wagens plaats vindt, doch niettemin dat vervoert de spoorweg de goederen in dichte wagens. De vraag heeft zich te dien aanzien voorgedaan of de spoorweg voor schade, door een gebrek in de bedekking van den wagen ontstaan, aansprakelijk is.

Terecht heeft het Duitsche Reichsgericht in een dergelijk geval beslist (2), dat daar de bedekking van den wagen in casu eene zuivere liberaliteit van den spoorweg is, deze niet aansprakelijk is voor de gebreken van die bedekking.

Het bevrijdingsbeding is krachteloos, wanneer door afzender of ontvanger bewezen wordt dat schuld van den spoorweg de eenige of medewerkende oorzaak van de schade is. (3)

De vele bedingen, die door het Handelswetboek veroorloofd worden (4), zijn in het Betriebsreglement opgenomen. (5).

Twee afwijkingen van het Duitsche recht komen ten aanzien van dit onderwerp in het *Hongaarsche* Handelswetboek voor.

Voor het geval, dat de goederen zijn verloren gegaan, wordt uitdrukkelijk aan den eigenaar het recht toegekend om de

(1) B.v. in het geval van diefstal, die door het open zijn van den goederenwagen mogelijk is gemaakt. Zie THÖL, Transportgewerbe, blz. 168 en volg.

(2) Arrest van 18 Nov. 1879, Entsch. Deel , blz. .

(3) Art. 424 al. ult. H.G.B.

(4) Zie boven blz. 297.

(5) §§ 64—67 B. R.

goederen, wanneer zij later weder in het bezit van den vervoerder mochten komen, terug te vorderen tegen teruggave der reeds ontvangen schadeloosstelling. (1)

Voorts wordt gewichtsverlies en geheel of gedeeltelijk verlies der goederen nooit als een door het transport in open wagens veroorzaakte schade beschouwd. (2)

Volgens de *Russische* wet vangt de aansprakelijkheid van den spoorweg eerst aan bij het sluiten van het vrachtcontract. Ten aanzien van schade vóór dat tijdstip ontstaan, zijn de algemeene burgerrechtelijke beginselen van kracht. (3)

Wanneer dus de goederen eenigen tijd vóór den aanvang van het transport door den spoorweg zijn in ontvangst genomen, — in welk geval de afstempeling van den vrachtbrief, m. a. w. het sluiten van het vrachtcontract, niettemin eerst bij het vertrek behoeft te geschieden (4), — is de spoorweg gedurende den tijd, die vóór het tot standkomen van het contract verloopt, niet ex recepto aansprakelijk.

Ten aanzien van het einde van den termijn, binnen welken als voorwaarde voor de aansprakelijkheid van den spoorweg de schade moet zijn ontstaan, is uitdrukkelijk de mora accipiendi van den ontvanger met de aflevering zelve gelijk gesteld (5).

Het *Nederlandsch* Wetboek van Koophandel verschilt van het Duitsche recht met betrekking tot de aansprakelijkheid des vervoerders voor kostbaarheden.

---

(1) § 426 al. 2.
(2) § 425 al. 1.
(3) Artikel 98.
(4) Artikel 61.
(5) Art. 102 al. 2.

In het Duitsche recht is de vervoerder van de aansprakelijkheid ex recepto ontheven (1), wanneer de opgave der waarde of van de hoedanigheid der vervoerde goederen niet heeft plaats gehad; volgens het Nederlandsche wetboek, (2) wordt de afzender of ontvanger, bij gebreke van dergelijke opgaven, „tot het bewijs der waarde naar het uiterlijk aanzien toegelaten."

In het *Italiaansche* recht gelden ten aanzien van de aansprakelijkheid des vervoerders ten volle de beginselen van het receptum.

De vraag zoude echter kunnen rijzen, of de te dien aanzien in het Wetboek van Koophandel vervatte regelen ook voor den vervoerder in het algemeen, evenals voor de spoorwegen, dwingend recht bevatten.

Tot eene bevestigende beantwoording dezer vraag brengt de overweging, dat het Handelswetboek den vervoerder uitdrukkelijk veroorlooft zijne aansprakelijkheid te beperken ten aanzien van die goederen, die uit hun aard gedurende het transport aan eene gewichtsvermindering onderhevig zijn (3), uit welke bepaling per argumentum a contrario kan worden afgeleid, dat de vervoerder overigens in het uitsluiten of beperken zijner aansprakelijkheid niet vrij is. Daarentegen zoude men door de bepaling (4), dat de *spoorwegen* zich behoudens eenige uitzonderingen niet van de aansprakelijkheid ex recepto kunnen bevrijden tot de gevolgtrekking kunnen

---

(1) »Er haftet nur dann" zegt art. 395 al. 2 H.G.B.

(2) Art. 96 al. 2 en 3.

(3) »Rispetto alle coze che per loro natura soggiacciono durante il trasporto ad una diminuzione nel peso o nella misura, *il vettore può limitare la sua responsabilita* enz." (Art. 404 Codice di Commercio).

(4) Art. 416 Codice di Commercio.

komen, dat dit den vervoerder in het algemeen wel geoorloofd is.

Eene der gewichtigste afwijkingen, die het *Fransche* recht vergeleken met de overige wetgevingen oplevert, bestaat, gelijk reeds in Hoofdstuk II is aangetoond, hierin, dat de spoorwegen vrij zijn, door speciale of algemeene bedingen hunne aansprakelijkheid te beperken.

Overigens gelden ten aanzien van die aansprakelijkheid de regelen van het receptum, zooals deze voor het vervoer in het algemeen door den Code de Commerce zijn vastgesteld (1).

Onzekerheid bestaat in Frankrijk ten aanzien van de vraag of de vervoerder, bij een vervoer van kostbaarheden, wanneer de afzender hem geene opgave van de waarde of van de inhoud der zending heeft gedaan, ingeval van verlies of beschadiging, tot de volle vergoeding verplicht is.

Tot eene ontkennende beantwoording van deze vraag (2) heeft de overweging geleid, dat de schuldenaar volgens artikel 1150 C.C., bij niet-behoorlijke uitvoering der verbintenis, slechts verplicht is tot het vergoeden der schade, die bij het sluiten van het contract kon worden voorzien, behalve wanneer hij

---

(1) Artikel 103 luidt:

»Le voiturier est garant de la perte objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

Zonder eenigen grond houden LYON-CAEN en RENAULT, (Précis de Droit Commercial, II blz. 472 noot 2) vol, dat »les cas de *force majeure* sont des événements dans lesquels le fait de l'homme joue un certain rôle, tandis que les *cas fortuits* ne procèdent que du hasard ou ne résultent que de lois naturelles.” »Ainsi une guerre” laten zij er als voorbeeld op volgen, »qui empêche les transports ou qui cause la perte des marchandises est un cas de force majeure. Un incendie, produit par la foudre, une inondation sont des cas fortuits.”

(2) Zie MALEVILLE, Analyse, Tome III pag. 475 en Conférences, Tome VI, pag. 159. Vgl. ook de boven blz.   vermelde nota der firma van Gend en Loos.

zijn verplichting opzettelijk niet is nagekomen. Voorts beroept men zich op de bepaling van art. 1785 C.C., alwaar met de den vervoerder opgelegde verplichting tot het houden van een register van de door hem vervoerde kostbaarheden, het verschaffen van een waarborg aan den vervoerder bedoeld zoude worden. Op dat register kan hij niets brengen dan hetgeen waarvan hem aangifte is gedaan. De bepaling brengt derhalve, zoo redeneert men, de verplichting des afzenders mede om aangifte te doen van de kostbaarheden, die hij verzendt.

Naar onze meening is het zeer gewaagd uit eene bepaling, die den vervoerder de *verplichting* tot het houden van een register oplegt, af te leiden, dat hij bij het niet-nakomen van die verplichting, om welke reden dan ook, niet aansprakelijk is. (1)

Ook de bepaling van artikel 1150 C.C., levert o. i. geen grond op voor de niet-aansprakelijkheid van den vervoerder. Volgens de meest gezag hebbende schrijvers toch wordt onder schade, die men bij het sluiten van de overeenkomst heeft kunnen voorzien, verstaan het nadeel den crediteur toegebracht *propter ipsam rem non habitam*" (2), in tegenstelling tot de schade, die van dit laatste het rechtstreeksch of middellijk gevolg is.

Naar deze opvatting moet de vervoerder dus, ook waar

---

(1) Le défaut d'enregistrement a-t-il pour effet de décharger les voituriers de toute responsabilité? La négative ne peut pas faire un doute sérieux; c'est le voiturier qui doit opérer l'enregistrement. Sa négligence ne peut pas lui profiter. LYON-CAEN en RENAULT, Précis, pag. 473.

(2) Zie o. a. de aanteekening van OPZOOMER (Het Ned. B. W. verklaard) op het met artikel 1150 C. C. geheel overeenstemmende artikel 1283 van het Nederlandsch Burgerlijk Wetboek.

geen der beide bedoelde opgaven heeft plaats gehad, de waarde der goederen vergoeden.

Behalve door verjaring (1) gaan de rechtsvorderingen tegen de spoorwegen wegens verlies en beschadiging, evenals in het recht der overige staten, te niet door aanneming der goederen en betaling der vracht door den ontvanger (2).

Herhaaldelijk is door de Fransche spoorwegen van de hier behandelde bepaling van artikel 105 C. d. C. door middel eene extensieve interpretatie misbruik gemaakt en den ontvanger, wanneer hij de ten gevolge eener dwaling te veel betaalde vracht terugvorderde, tegengeworpen, dat zijn recht hierop door de aanneming der goederen en de betaling van de vracht was te niet gegaan.

Deze exceptie is zonder eenigen twijfel ongegrond. De rechtsvorderingen, door artikel 105 bedoeld, zijn alleen, die welke uit het vrachtcontract voortspruiten. Vordert de ontvanger het te veel betaalde aan vracht terug, dan maakt hij gebruik van de *condictio indebiti* die hem door artikel 1376 C. C. is toegekend.

En ook al neemt men op grond der algemeenheid van de bewoordingen van art. 105 aan (3) dat door die bepaling ook de niet uit het vrachtcontract voortvloeiende vorderingen tegen den vervoerder bedoeld zijn, dan nog kan de hier bedoelde niet daaronder begrepen zijn. Immers de betaling van de vracht en de aanneming der goederen doet de vorderingen tegen den vervoerder vervallen: die vorderingen moeten dus, om te kunnen vervallen, op dat tijdstip bestaan. De hier be-

---

(1) Art. 108 C. d. C. stelt den verjaringstermijn voor het binnenlandsch vervoer op zes maanden, voor de zendingen, die van het buitenland komen, op een jaar.

(2) Artikel 105 C. d. C.

(3) La réception etc. . . . éteignent *toute action contre le voiturier*.

doelde condictio indebiti wordt echter juist door de vrachtbetaling geboren; deze kan dus door art. 105, welke uitlegging men daaraan ook geve, nooit bedoeld zijn (1) (2).

In tegenstelling tot het Duitsche recht vervallen, volgens den Code de Commerce, door de aanneming der goederen en de betaling van de vracht, ook de vorderingen wegens uitwendig niet-zichtbare vermindering en beschadiging.

In de laatste jaren zijn echter stappen gedaan om het Fransche recht op dit punt aan de overige wetgevingen in te brengen.

Naar aanleiding van een hiertoe strekkende, bij de wetgevende macht ingediende petitie, werd over de wenschelijkheid eener wijziging van artikel 105 het gevoelen ingewonnen van het Hof van Cassatie en dat van het Hof van Appel te Parijs.

Eerstgenoemd college (3) oordeelde de door de petitie voorgestelde uitzondering op art. 105 ten aanzien van uitwendig niet-zichtbare schade noodzakelijk; laatstgenoemd lichaam (4) meende, dat het toelaten eener expertise, ook nadat de goederen door den ontvanger zijn aangenomen, en het ten gevolge daarvan in stand blijven der vordering wegens uitwendig

---

(1) Het verdient opmerking, dat het Hof van Cassatie tot 25 April 1877 (zie Lamé-Fleury, Bulletin Annoté, 1877, pag. 125) de juiste interpretatie van art. 105 heeft aangenomen, doch na dien tijd de hier behandelde door de spoorwegen aan art. 105 ontleende exceptie voor gegrond heeft verklaard.

Omtrent eene analoge quaestie besliste de Amsterdamsche Rechtbank bij vonnis van 13 Maart 1862 (Mag. van Hand. Dl. IV, bl. 55 vlgg.) dat de bevoegdheid tot terugvordering van onverschuldigd betaalde assurantiepenningen niet beheerscht wordt door art. 743 W. v. K. en dus niet verjaart door een tijdsverloop van vijf jaren.

(2) Zie over artt. 105 en 108 C. d. C. ook A. Picard, Traité des Chemins de Fer, 1887, Chap. XVIII, § 1, § 3, § 4.

(3) Zie Lamé-Fleury, Bulletin Annoté, 1883, blz. 80.

(4) Zie Lamé-Fleury t. a. p. blz. 78.

niet zichtbare schade, tot tal van processen aanleiding zoude geven. Aan die verificatie zelve zouden bovendien vele bezwaren van practischen aard verbonden zijn; zij zoude contradictoir moeten zijn, om den spoorwegen te kunnen worden tegengeworpen en bovendien binnen een korten termijn na de aflevering der goederen moeten plaats hebben.

De hier geopperde bezwaren worden o. i. geheel uit den weg geruimd, wanneer men het vereischte der expertiese vervangt door dat van een protest, aanstonds na de ontdekking der schade door den ontvanger aan den spoorweg gedaan.

In het toekomstig *internationaal* transportrecht zijn de hierboven behandelde regelen betreffende de aansprakelijkheid (1) der spoorwegen en het dwingend karakter dier regelen van het Duitsche recht in hoofdzaak opgenomen.

De spoorwegen zijn aansprakelijk voor vermindering en beschadiging der vervoerde goederen, tenzij door hen bewezen wordt, dat de schade het gevolg is van overmacht, van de hoedanigheid der goederen, van schuld van hem, die bevoegd is, over de goederen te beschikken of van een voorschrift van dezen laatste, waartoe de spoorweg geene aanleiding heeft gegeven (2).

---

(1) De eenige belangrijke afwijking van het Duitsche recht bestaat hierin, dat *verlies* verondersteld wordt aanwezig te zijn, wanneer de aflevering dertig dagen na afloop van den termijn van aflevering niet heeft plaats gehad (art. 33).

(2) Het is denkbaar, dat de afzender een contra-order geeft, aan welker uitvoering gevaren voor de goederen verbonden zijn, terwijl hij van die gevaren onkundig is. De spoorweg, die tot het opvolgen van die contra-order verplicht is, behoeft voor de daaruit voortvloeiende schade niet aansprakelijk te zijn.

Strikt genomen had o. i. deze laatste uitzondering niet uitdrukkelijk behoeven te worden vermeld.

De verplichting toch van den spoorweg om zich naar de voorschriften van den afzender te gedragen maakt dat men de gevolgen daarvan als door overmacht ontstaan heeft te beschouwen, terwijl bovendien wanneer de afzender het gevaar, aan de nakoming zijner voorschriften verbonden, gekend heeft, de schade aan zijn schuld te wijten is.

Is de plaats van aflevering niet aan den spoorweg gelegen, dan is de spoorweg ex recepto slechts aansprakelijk voor schade, door de goederen vóór het laatste spoorwegstation (1) geleden

Op het hier behandeld beginsel der aansprakelijkheid worden voor de gevallen, dat het transport onder bijzondere gevaarlijke omstandigheden plaats heeft of de goederen van dien aard zijn, dat zij gedurende het vervoer aan eene spoedige vermindering of beschadiging onderhevig zijn, talrijke uitzonderingen gemaakt, die in hoofdzaak met de door het Duitsche Handelswetboek veroorloofde bevrijdingsbedingen overeenkomen (2).

In tegenstelling tot het Duitsche recht maken de bedoelde uitzonderingen deel uit van de internationale wetgeving zelve en behoeven derhalve niet door partijen uitdrukkelijk of stilzwijgend bedongen te worden.

De hier bedoelde uitzonderingen op de aansprakelijkheid der spoorwegen geven den heer de Seigneux (3) aanleiding tot een nadrukkelijk protest.

Volgens hem behooren alleen de door artikel 30 zelf ge-

---

(1) Genoemd station, wordt in den Duitschen tekst »Empfangsstation", in de Fransche juister »la dernière gare" genoemd (art. 30 al. 2).

(2) Artt. 31, 32 en 35.

(3) Zie Commentaire blz. 43.

maakte uitzonderingen ten aanzien van overmacht enz. te worden toegelaten. Alle overige uitzonderingen komen hem gevaarlijk en onjuist voor; gevaarlijk, omdat zij den rechthebbende aan de willekeur van den spoorweg overleveren; onjuist, omdat zij twee zaken tot elkander brengen, waartusschen geen enkel verband bestaat — nl. verlaging der vrachtprijzen eenerzijds en de beperking der aansprakelijkheid anderzijds.

Wat dit laatste betreft merkt de heer DE SEIGNEUX op, dat de spoorwegen, terwijl zij, ook wanneer door de conventie geene beperking hunner aansprakelijkheid werd toegestaan, ten gevolge der concurrentie gedwongen zouden worden hunne tarieven te verlagen, thans tegenover de vrachtreductie eene vermindering der aansprakelijkheid zullen bedingen, niet omdat zij hierbij veel belang hebben, maar „pour ne pas avoir l'air de donner quelque chose contre rien.” Zonder eenige noodzakelijkheid zou derhalve het publiek ten bate der spoorwegen worden benadeeld.

Naar onze meening, en wij hebben die reeds boven blz. 293 uiteengezet, hebben de spoorwegen het grootste belang bij de uitzonderingen op de aansprakelijkheid.

Maar gesteld, dat dit laatste niet het geval ware, dan zou diezelfde concurrentie, die de verlaging der tarieven ten gevolge heeft, ook weldra medebrengen, dat de spoorwegen de door de Conventie ten aanzien der aansprakelijkheid vastgestelde uitzonderingen uitsloten.

Wij kunnen ons immers niet voorstellen, hoe, waar eene concurrentie tusschen de spoorwegen bestaat, de laatste eene voor het publiek nadeelige bepaling zouden bedingen, alleen „pour ne pas avoir l'air de donner quelque chose contre rien.”

Ook de Conventie bevat het vermoeden, dat de schade, wanneer deze door eene der bedoelde gevaarlijke omstandig-

heden heeft *kunnen* veroorzaakt worden, daardoor in werkelijkheid veroorzaakt *is*.

Door het ontwerp van 1878 werd vereischt, dat de spoorweg het bewijs leverde van de mogelijkheid van het causaalverband.

Op voorstel echter van den heer George (1) werd door de Conferentie van 1881 dit vereischte geschrapt.

Evenals in het Hongaarsche recht heeft hij, aan wien de schadevergoeding verschuldigd is, ook in geval van verlies een recht de goederen zelve te vorderen, wanneer deze later teruggevonden worden (art. 36). Vereischte is, dat hij op de quitantie, afgegeven voor de ontvangen schadevergoeding, bedinge, dat wanneer de goederen later teruggevonden worden, hem daarvan aanstonds bericht worde gezonden, dat hij binnen dertig dagen na het ontvangen van dit bericht verlange, dat hem de goederen tegen restitutie der ontvangen vergoeding worden afgeleverd en eindelijk dat het terugvinden der goederen binnen vier maanden na afloop van den termijn van aflevering hebbe plaats gehad.

De rechtsvorderingen tegen den spoorweg gaan, evenals in het recht der bijzondere staten, behalve door verjaring (2) te niet door het in ontvangst nemen der goederen en de betaling der vracht door den ontvanger. (Art. 44 al. 1).

Hiervan zijn uitgezonderd de rechtsvorderingen wegens schade, die door opzet of grove nalatigheid van den spoorweg veroorzaakt is, wegens schade, die vóór het in ontvangst

---

(1) Door dezen afgevaardigde werd de bepaling hard genoemd voor de Fransche spoorwegen, die ten aanzien van het binnenlandsch vervoer door de gereduceerde tarieven van elken bewijslast ontheven zijn.

(2) Art. 45 stelt den verjaringstermijn op 1 jaar, die tot 3 jaar wordt verlengd, voor het geval, dat de schade aan *dolus* of *culpa lata* van den spoorweg te wijten is.

nemen door den geadresseerde is geconstateerd en eindelijk wegens uitwendig niet-zichtbare gebreken (1).

Laatstbedoelde rechtsvorderingen blijven echter slechts in stand, wanneer de gebreken bij een expertise zijn geconstateerd, aanstonds na de ontdekking en binnen 7 dagen na het in ontvangst nemen bij den spoorweg het verzoek tot het doen constateeren van den toestand der goederen is ingekomen en de rechthebbende bewijst, dat de gebreken na het aannemen ten vervoer door den spoorweg en vóór de aflevering zijn ontstaan.

O. i. mist het hier, op voorbeeld der Duitsche wetgeving aangenomen vereischte eener expertise als voorwaarde voor het in stand blijven der rechten tegen den vervoerder elken grond. Het geldt hier eene vordering van den ontvanger; als eischer heeft hij het feit, waarop zijne vordering steunt (uitwendig niet-zichtbare schade) te bewijzen. Het is zijne zaak of hij ter verzekering van dit bewijs de toestand der goederen *aanstonds* door eene expertise wil doen vaststellen of wel door het laten verloopen van tijd zich het bewijs moeielijker wil maken. Een onmiddellijk na het ontdekken der schade gedaan protest, ware o. i. voor het in stand houden der vordering tegen den vervoerder voldoende geweest.

De vorderingen tegen den spoorweg kunnen slechts worden ingesteld, door hem, die bevoegd is over de goederen te beschikken.

Is de afzender niet in staat het vrachtbrief-duplikaat te vertoonen, dan kan hij zijne aanspraken tegen den spoorweg alleen met toestemming van den ontvanger doen gelden. (Art. 26).

---

(1) Art. 44, 1°, 3° en 4°.

II. *Bedrag der schadevergoeding.*

Volgens de opvatting van het Romeinsche en het gemeene recht bestaat in het algemeen het doel der schadevergoeding hierin, dat het vermogen van den benadeelde geheel in dien toestand worde gebracht, waarin het zich zoude hebben bevonden, wanneer de beschadiging niet had plaats gehad.

In dit stelsel moet niet alleen de werkelijke schade (damnum emergens), maar ook de winst (lucrum cessans) worden vergoed. (1)

Ten aanzien van het vervoer-contract heeft men in de meeste staten bovengenoemde beginselen verlaten en aangenomen dat, behalve in de gevallen waarin de vervoerder zich aan opzet heeft schuldig gemaakt, de actie, in plaats van het *quanti interest*, tot voorwerp heeft de waarde van het niet uitgeleverde goed.

Overeenkomstig dit beginsel, wordt ten aanzien van het vervoer in het algemeen door het *Duitsche* Handelswetboek (2) bepaald, dat als grondslag voor de berekening der schadevergoeding slechts de gemeene handelswaarde (3) der goederen in aanmerking komt.

In geval van totaal-verlies moet de volle handelswaarde worden vergoed, die goederen van dezelfde soort en hoeda-

---

(1) Aldus bepaalt ook art. 283 D.H.G. in het algemeen : »Wer Schadensersatz zu fordern hat, kann die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes verlangen." In het Pruisische Landrecht en den Code Civil wordt de omvang der schadevergoeding bepaald door den graad der schuld van hem, die de schade heeft toegebracht.

(2) Artikel 396, al. 1 H.G.B.

(3) Güter, für welche an einem gewissen Orte ein regelmäsziges Aufeinanderwirken beträchtlichen Angebots und beträchtlicher Nachfrage besteht, haben einen Markt, und an diesem Orte und in dessen Handelsbezirk einen Durchschnitts- oder laufenden Preis, genannt Marktpreis oder Handelswerth. GOLDSCHMIDT, Handb. I, 2, blz. 580 en volgg.

nigheid ter bestemmingsplaats hebben op het tijdstip, dat de aflevering had behooren te geschieden. Is er slechts beschadiging of gedeeltelijk verlies (1) aanwezig, dan wordt door den vervoerder vergoed het verschil tusschen de bovenbedoelde handelswaarde en den verkoopprijs van de beschadigde goederen. In alle gevallen worden de door het verlies of de beschadiging bespaarde rechten en verdere kosten van het bedrag der vergoeding afgetrokken.

Door het aannemen der handelswaarde als basis voor de berekening der schadevergoeding is men, strikt genomen, afgeweken van het denkbeeld, dat alleen het damnum emergens moet worden vergoed. In de meeste gevallen, toch, is in de vergoeding van bedoelde waarde ook de vergoeding van niet gemaakte winst begrepen.

Toch zal in vele gevallen de ontvanger door de vergoeding der marktwaarde niet ten volle worden schadeloos gesteld. Het is immers mogelijk, dat hij voor de verloren gegane goederen door toevallige omstandigheden eene hoogere dan den marktprijs had kunnen bedingen, in welk geval hem de verwachte winst slechts ten deele wordt vergoed, of wel, dat hij als verkooper bij niet-levering eene conventioneele boete verbeurt, waardoor er voor hem, niettegenstaande de restitutie van de vrachtwaarde, nog damnum emergens overblijft.

Hebben de goederen ter bestemmingsplaats geene marktwaarde, dan strekt de gemeene waarde tot maatstaf voor de schadevergoeding. (2) Deze waarde kan gevonden worden hetzij

---

(1) Het Handelswetboek noemt dit laatste geval niet uitdrukkelijk.

(2) »Der gemeine Werth" in tegenstelling tot den »Auszerordentlichen Werth, welchen das Gut nur unter gewissen Verhältnissen besitzt", en tot den »Affektionswerth der dem Gute nur in Folge zufälliger Eigenschaften in der Meinung des Besitzers zukommt". GOLDSCHMIDT, t. a. p., blz. 580.

door eene taxatie van deskundigen (1), hetzij door het opleggen van een schattingseed (2), hetzij door een verkoop aan den meestbiedende (3).

Wanneer het verlies of de beschadiging aan *dolus* van den vervoerder te wijten is, moet de *volle*, door den afzender of den ontvanger geleden schade worden vergoed (4).

Deze uitbreiding is noodzakelijk. Nam men haar niet aan, dan zoude het mogelijk zijn, dat een oneerlijk vervoerder bij het vooruitzicht van stijgende prijzen de goederen opzettelijk verduisterde en zich door de betaling van den marktprijs van alle verplichtingen jegens den ontvanger ontsloeg om de goederen later, wanneer de stijging van den prijs werkelijk had plaats gehad, met winst van de hand te doen.

Ten aanzien van den omvang van het begrip der „bösliche Handlungsweise," die door het Handelswetboek als voorwaarde voor de volle schadevergoeding wordt gesteld, bestaan drie verschillende meeningen.

Sommigen begrijpen hieronder alleen den zuiveren *dolus*, anderen grove nalatigheid, *culpa lata*, terwijl een derde groep het begrip niet tot *culpa* uitbreidt, doch evenmin aan de beperkte opvatting van het zuivere *opzet* blijft hangen.

Deze laatsten, onder welke Thöl (5), zijn van oordeel, dat de uitdrukking „bösliche Handlungweise" eene wilsrichting aanduidt, terwijl ingeval van nalatigheid, zelfs bij culpa lata, de wil niet op de beschadiging of vermindering is gericht. Van den anderen kant meenen zij, dat eene „bösliche

---

(1) Vgl. art. 612 H.G.B., dat eene dergelijke taxatie ten aanzien van het zeetransport voorschrijft.

(2) Endemann, Beweislehre, §§ 146—148; v. Savigny, System V, §§ 221, 222, 224.

(3) Goldschmidt, t. a. p., blz. 594, 595.

(4) Art. 396, al. ult. H. G. B.

(5) Zie Transportgewerbe, blz. 47.

Handlungsweise" ook dan aanwezig is, wanneer in plaats van de schade, slechts de schade veroorzakende handeling zelve gewild is, terwijl men echter wist, dat die handeling noodzakelijk de schade met zich zoude brengen (1). THÖL gaat nog verder en neemt het bestaan van eene „bösliche Handlungsweise" ook dan aan, wanneer de vervoerder de mogelijkheid kende dat de schade het gevolg van zijn handeling zoude zijn. (2)

Ook wanneer de bedienden van den vervoerder zich aan opzet hebben schuldig gemaakt, is deze laatste tot de volle schadevergoeding gehouden.

De betaler der volle vergoeding, ingeval van dolus, toch, is eene contractueele verplichting van den vervoerder. Te dien aanzien zijn alle bepalingen betreffende de contractueele aansprakelijkheid van den vervoerder van kracht, ook die, welke de handelingen zijner bedienden met de zijne gelijk stelt (art. 400). (3)

De hier uiteengezette regelen betreffende het bedrag der schadevergoeding zijn voor de spoorwegen niet in alle deelen van dwingend karakter.

In verband met hunne verplichting tot het vervoeren van de hun aangeboden goederen en de gevaren aan het spoorweg-

---

(1) Vgl. een arrest van het Reichsgericht van 10 Januari 1880 (Entsch. Deel I, bl. 84): »Bösliche Handlungsweise im Sinne des art. 396 ist schon darin vorhanden, wenn der Schaden die nothwendige und den Frachtführer erkennbare Folge der von ihm gewollten Handlung war". — Het hier bedoelde opzet komt overeen met dat, hetwelk in het strafrecht *formeel opzet* wordt genoemd in tegenstelling tot het *materieel opzet*, dat ook op het *gevolg* der handeling gericht is.

(2) Men denke hierbij aan den *dolus eventualis* in het Strafrecht.

(3) Vgl. een arrest van het Reichs-Gericht van 30 Sept. 1882. (Entsch. II, bl. 354).

transport verbonden, werd het bij de samenstelling van het Duitsche Handelswetboek (1) noodzakelijk geacht den spoorwegen in het beperken hunner aansprakelijkheid ten aanzien van het bedrag der te betalen vergoeding eenige vrijheid te laten (2).

Inzonderheid meende men den spoorwegen te moeten vergunnen door bijzondere of algemeene overeenkomsten met den afzender het bedrag der vergoeding tot een zekere som te beperken. Het is voor hen van groot belang vooraf het maximum te kennen van de risico, die zij door het vervoer op zich nemen.

Op grond van deze overwegingen wordt door het Handelswetboek (3) den spoorwegen veroorloofd een „Normalsatz" vast te stellen, als grens van de waarde, die bij de berekening eener eventueele vergoeding volgens art. 396 tot basis strekt. Door deze bepaling wordt de afzender echter niet gedwongen met het door de spoorwegen vastgestelde maximum genoegen te nemen. Uitdrukkelijk toch is verklaard, dat de bedoelde „Normalsatz" van geene toepassing is, indien in vrachtbrief of „Ladeschein" eene waarde-opgave van de zijde des afzenders voorkomt, welke opgave dan tot grens strekt bij de berekening der handels- of gemeene waarde der goederen.

De spoorweg is in dit laatste geval bevoegd van den afzender eene vracht-verhooging te vorderen, die eenige overeenkomst heeft met de verzekeringspremie. (4)

---

(1) Zie Protoc, blz. 11.

(2) Men begreep dat eene dergelijke vrijheid ook in het belang van het publiek zoude zijn, daar iedere verscherping van de aansprakelijkheid der spoorwegen eene vrachtprijs-verhooging ten gevolge heeft.

(3) Art. 427, 1°. H.G.B.

(4) Behalve de hier behandelde bedingen zijn natuurlijk een menigte anderen geoorloofd, die uitsluitend het belang des afzenders of ontvanger beoogen.

Van de bepaling, dat ingeval van dolus de volle schade moet worden vergoed, kan door de spoorwegen om redenen, overeenkomende met de hier boven blz. 310 aangevoerde, niet worden afgeweken. (1)

In het Betriebsreglement zijn de door het Handelswetboek geoorloofde bedingen opgenomen. (2) Tevens is daar de hoogte van den „Normalsatz" vastgesteld, waarbij men het gewicht der goederen tot maatstaf heeft genomen (3).

Het gevolg hiervan is, dat de afzender, wanneer hij een voorwerp ten vervoer aanbiedt dat slechts een gering gewicht, doch daarentegen een hooge waarde heeft, zich tot het opgeven der waarde en het betalen der vrachtverhooging genoodzaakt zal zien. (4)

Ten aanzien der waarde-opgave bevat het Betriebs-Reglement twee van het Handelswetboek afwijkende bepalingen, de eerste betreffende den *vorm*, de laatste ten aanzien van het *karakter* dier opgave.

De waarde-declaratie moet op de adreszijde van den vrachtbrief in letters geschreven zijn (§ 68, 3°). Strijd bestaat over het al of niet geldige dezer bepaling. THÖL (5) ontkent de geldigheid, op grond dat de bepaling van artikel 427, die de

---

Zoo kan worden bedongen, dat het door den afzender opgegeven bedrag of de »Normalsatz" als waarde der goederen in aanmerking zullen komen, zonder dat afzender of ontvanger behoeven te bewijzen, dat de waarde in werkelijkheid daaraan gelijk was, terwijl bovendien het door den spoorweg te leveren tegenbewijs uitgesloten kan zijn, dat de waarde inderdaad *minder* bedroeg.

(1) Art. 427 al. 2.

(2) § 68, D.B.R.

(3) Voor ieder 50 K.G. bedraagt de »Normalsatz" 60 Mark.

(4) Duidelijk blijkt thans de ongeldigheid der bepaling van § 48, B. no. 3, D.B.R., volgens welke de spoorweg tot het vervoeren van kunstvoorwerpen alleen verplicht zoude zijn, wanneer de vrachtbrief geene waarde-opgave bevat. Vgl. hierboven blz.

(5) Transportgewerbe, blz. 214.

beperking der vergoeding tot een „Normalsatz" of tot een aan geen vorm gebonden waarde-opgave des afzenders veroorlooft, eene uitzonderingsbepaling is, die niet extensief in het belang der spoorwegen mag worden geïnterpreteerd.

Goldschmidt (1) en Eger (2) verklaren zich, o. i. ten onrechte, voor de geldigheid. De laatste beroept zich hierop, dat de bedoelde bepaling van artikel 427 eene exceptie vormt op de uitzonderingsbepaling van art. 423, daar eerstgenoemd voorschrift de door laatstbedoeld artikel den spoorwegen ontnomen vrijheid tot derogeeren, hun in zekere mate teruggeeft, en dat de bepaling van artikel 427 derhalve voor eene extensieve uitlegging in het belang der spoorwegen vatbaar is.

O. i. is deze laatste redeneering niets dan een spelen met woorden. De bepaling voor artikel 427 blijft, hoe men haar ook beschouwt, voor de spoorwegen eene uitzonderingsbepaling, die voor geene enkele uitbreiding vatbaar is.

Bovendien voert Eger aan, dat de bepaling van het Reglement in het belang van den afzender is, daar op den vrachtbrief voor en gedurende het transport tal van, voor het meerendeel in cijfers vervatte, opgaven voorkomen en het wenschelijk is, dat de voor den afzender zoo gewichtige waardedeclaratie in letters en op een speciaal daartoe bestemde plaats in den vrachtbrief voorkome. Zeer juist. Maar uit deze overweging volgt alleen, dat de afzender het *recht* behoort te hebben de waarde-opgave aldus te doen, geenszins dat het ook in zijn belang is om daartoe op straffe van eene *lagere* schadevergoeding *verplicht* te zijn.

---

(1) Zeitschr. f. d. ges. Hand. R., Deel 26, blz. 612.
(2) D. F., III, blz. 380 en volg.

De tweede afwijking van het H.G.B. betreft het karakter der waarde-declaratie.

Het opgegeven bedrag strekt, volgens het Reglement, niet tot maximum van de voor de goederen aan te nemen waarde, maar wel van de door den spoorweg te betalen schadevergoeding. Deze afwijking is, voor het geval dat de (markt- of gemeene) waarde der goederen hooger is dan het gedeclareerde bedrag, in het nadeel der spoorwegen.

Een voorbeeld zal dit nader ophelderen.

Gesteld de marktwaarde van eene zending is 100 en de opgegeven waarde 70, terwijl de opbrengst der goederen, die in eenen beschadigden staat ter bestemmingsplaats aankomen, 10 bedraagt.

Bevatte nu het Reglement overeenkomstig het Handelswetboek de bepaling, dat de waarde-opgave tot maximum bij de berekening der marktwaarde zoude strekken, dan zoude de spoorweg te vergoeden hebben 70 (de gereduceerde marktwaarde) min 10, dus 60. Thans zal de vergoeding 70 moeten bedragen (het tot het maximum gereduceerde verschil tusschen 100 en 10).

In het *Hongaarsche* Wetboek van Koophandel is de vraag beslist, waartoe het Duitsche Handelswetboek aanleiding geeft (1), of nl. de vervoerder ook in geval van culpa lata tot het betalen der volle schadevergoeding gehouden is.

Als voorwaarde voor de verplichting tot het geven der bedoelde vergoeding geldt in Hongarije iedere „*schuldbare Sorglosigkeit* oder böse Absicht" (399) (2).

---

(1) Zie boven, blz. 310.

(2) Zie Zeitschr. f. d. ges. Hand. R., XXI, blz. 72.

Het principieele verschil tusschen de *Russische* spoorwegwet en het Duitsche recht ten aanzien van deze materie betreft het karakter der waarde-declaratie van den afzender. Volgens de eerste ontheft eene dergelijke declaratie den afzender of ontvanger van het bewijs, dat de zending in werkelijkheid de opgegeven waarde had, terwijl het onzeker is of de spoorweg bevoegd is het bewijs van het tegendeel te leveren (1).

Het *Zwitsersch* Transportreglement ontheft eveneens afzender of ontvanger in geval eener waarde-opgave van het bewijs, dat de opgave met de werkelijkheid overeenkomt en belast den spoorweg met het bewijs van het tegendeel; voorts heeft, bij aanwezigheid eener waarde-declaratie, nooit een aftrek van de door verlies of beschadiging bespaarde rechten en andere kosten plaats (§ 125, al. 3).

In de *Italiaansche* „Tariffe e Condizioni" draagt het opgeven der waarde van de vervoerde goederen geheel het karakter van verzekering en wordt ook aldus genoemd (2).

De opgegeven waarde vervult hier tegelijk de rol van polistaxatie en verzekerde som (maximum der te betalen vergoeding). Bij totaal-verlies moet het geheele opgegeven bedrag, bij gedeeltelijk verlies een evenredig deel worden vergoed (3).

---

(1) Einem Versender, welche sich eine Entschädigung zu einem im Voraus bestimmten Betrage zu sichern wünscht, wird überlassen, im Frachtbriefe den Werth des Gutes anzugeben, wofür er der Eisenbahn eine besondere, im Tarif angegebene Gebühr zu zahlen hat. (art. 108).

De waarde-declaratie komt hier eenigermate met eene taxatie in de verzekeringspolis overeen.

(2) La merce può essere assicurata contro la perdita totale e parziale e contro l'avaria, mediante il pagamento di un premio sul valore dichiarato (art. 184).

(3) Art. 140, al. 5.

Wanneer in het algemeen het gedeeltelijk verlies drie vierden der vervoerde goederen overtreft of een gedeelte van een ondeelbare zaak betreft, kan de belanghebbende het als totaal verlies beschouwen, mits hij het overblijvende aan den spoorweg laat (1).

Het principieele verschil tusschen het *Fransche* recht en dat der overige staten ten aanzien van dit onderwerp bestaat hierin, dat volgens het eerstgenoemde de spoorweg overeenkomstig de bepalingen van den Code Civil (2) steeds verplicht is de volle schade (damnum emergens en lucrum cessans) te vergoeden. (3)

Bij de samenstelling der *internationale* regeling heeft het hier behandelde onderwerp tot langdurige wisseling van gedachten aanleiding gegeven. Ja, bijna had het tot stand komen der Conventie op dit punt schipbreuk geleden.

In de Conferentie van 1878 stonden twee stelsels tegenover elkander, dat van het Zwitsersche en dat van het Duitsche vóór-ontwerp.

Eerstgenoemd ontwerp had tot basis der vergoeding de markt- of gemeene waarde ter bestemmingsplaats aangenomen met beperking tot een zeker maximum (4), behoudens het recht van den afzender tot het doen eener hoogere waardedeclaratie (5), waarvan het gevolg zoude zijn, dat de afzender of ontvanger van het bewijs der werkelijke waarde ontslagen

(1) Art. 140, al. 6.

(2) Artt 1149—1151.

(3) Zie hieromtrent Lyon-Caen en Renault, Précis II, blz. 476.

(4) Het maximum was gesteld op 1500 fr. per 50 K.G.

(5) Slechts ten aanzien van ijlgoederen zoude deze opgave de 1500 frs. per 50 K.G. mogen overschrijden.

werd en de spoorweg zou hebben aan te toonen, dat de waarde-opgave hooger dan de werkelijkheid was.

Ook het Duitsche vóór-ontwerp had de waarde ter bestemmingsplaats tot grondslag voor de berekening der vergoeding aangenomen, doch het kende noch maximum, noch waarde-opgave.

In de Conferentie van 1878 zelve, waren de gevoelens zeer verdeeld.

Wel was men het hierover eens, dat eene aansprakelijkheid voor de volle schade (damnum emergens en lucrum cessans), zooals in Frankrijk bestaat, voor de spoorwegen in verband met hunne verplichting tot het vervoeren van alle hun aangeboden goederen te hard (1) zoude zijn, doch veel verschil bestond ten aanzien der vraag of men de spoorwegen voor het volle bedrag der marktwaarde of gemeene waarde ter bestemmingsplaats moest verantwoordelijk stellen of slechts tot een zeker maximum, behoudens de bevoegdheid des afzenders tot het opgeven eener hoogere waarde tegen betaling eener premie.

Voor eene beantwoording der vraag in den laatsten zin waren Rusland, België en Zwitserland.

Een der afgevaardigden van eerstgenoemden staat, de heer SALOFF, betoogde (2), dat bij het internationaal vervoer verschillende factoren, als ongunstig klimaat enz., kunnen mede-

---

(1) Blijkens eene statistiek, voorkomende in de naar aanleiding van het ontwerp van 1878 door het »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" ingediende memorie (bl. 17), hebben in het jaar 1877 de Pruisische spoorwegen over eene lengte van 18.065 K.M. aan schadevergoeding een bedrag van 426.715 Mark uitbetaald, terwijl in datzelfde jaar alleen de Fransche Chemin de Fer du Nord, over eene lengte van 2.353 K.M. 356.892 Mark, als schadevergoeding heeft moeten betalen.

(2) Zie Proc.-Verb. der Conferentie van 1878, blz. 39.

werken tot stoornis van het vervoer en beschadiging der goederen, dat men daarom de spoorwegen niet moet dwingen de volle waarde te vergoeden, daar de tarieven niet naar evenredigheid kunnen worden verhoogd.

De Belgische afgevaardigde, de heer LEJEUNE, voerde hiertegen aan, dat, in staten waar de waarde-declaratie van de zijde des afzenders is toegelaten, daarvan door het publiek slechts een uiterst gering gebruik wordt gemaakt, daar de zekerheid eener volle schadeloosstelling niet opweegt tegen het nadeel der vrachtverhooging; het zoude derhalve geenszins met de wenschen van den handel strooken de onbeperkte aansprakelijkheid der spoorwegen en de daaraan verbonden vrachtverhooging tot regel te maken.

De heer FICK, een der Zwitsersche afgevaardigden, eindelijk, betoogde, dat feitelijk tusschen het Duitsche en het Zwitsersche vóór-ontwerp weinig verschil bestond. Naast het Zwitsersch stelsel der maxima, geëvenredigd aan het gewicht der goederen, was het toelaten eener hoogere waarde-opgave hierom minder noodig, omdat, blijkens art. 1 *b*, de Conventie niet op het vervoer van kostbaarheden toepasselijk zoude zijn; toch kwam het hem wenschelijk voor, de mogelijkheid der bedoelde declaratie te behouden, en den afzender te veroorloven, in geval hij een *grooter* belang bij de aankomst der goederen heeft, dan door het maximum wordt aangewezen, zich eene vergoeding tot dat hoogere bedrag te verzekeren, of wel in geval van een *geringer* belang, onder beding van een verminderden vrachtprijs, eene waarde-opgave te doen, lager dan het algemeene maximum. Op deze wijze zoude men, volgens den heer FICK, veel nader tot het Fransche recht komen, dat steeds het *belang* van afzender of ontvanger bij de aankomst der goederen in het oog houdt.

Duitschland, Oostenrijk en de meeste overige staten verklaarden zich voor het Duitsche vóór-ontwerp, zoodat in het ontwerp 1878 (art. 34) de volle aansprakelijkheid der spoorwegen tot het beloop der markt- of gemeene waarde ter bestemmingsplaats werd opgenomen.

De gelegenheid tot het doen eener waarde-declaratie, beantwoordende aan eene verlaging der vracht, werd echter den afzender echter niet ontnomen (art. 35).

Deze declaratie veranderde intusschen geheel van karakter. In het Zwitsersch vóór-ontwerp had zij (1) het gevolg, dat de spoorweg met het bewijs belast werd, dat de werkelijke waarde *minder* dan de opgegevene bedroeg; in het eind-ontwerp van 1878 komt zij voor als maximum voor de door den spoorweg te betalen vergoeding, zonder dat de bewijslast wordt omgekeerd (2).

Tegen de aldus vastgestelde bepaling van het ontwerp-1878 werden door het „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" in eene Memorie, opgemaakt in de op 28 en 29 Juni 1879 te Salzburg gehouden algemeene vergadering, bezwaren in het midden gebracht.

Vooreerst (3) kwam het „Verein" er tegen op, dat men de markt- of gemeene waarde ter bestemmingsplaats tot maatstaf voor de vergoeding had genomen. Men vond dit hard jegens de spoorwegen in verband met de groote afstanden,

---

(1) Zie boven blz. 318.

(2) Dat de declaratie in het eindontwerp 1878 (art. 35) alleen in het belang van den spoorweg strekt, blijkt o. a. uit de door art. 35, 2° vereischte vrachtreductie. Men vergat echter den aanhef van het artikel met het veranderd karakter in overeenstemming te brengen, zoodat het opgeven der waarde als een *recht* van den afzender wordt voorgesteld: »les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels *l'expéditeur aura le droit* de déclarer dans la lettre de voiture une valeur" etc.

(3) Blz. 19 der bedoelde Memorie.

waarover het aan de bepalingen der Conventie onderworpen vervoer zich zoude kunnen uitstrekken en waardoor eensdeels de risico van den spoorweg niet onbelangrijk zoude toenemen, anderdeels het verschil tusschen de waarde ter afzendings- en die ter destinatieplaats in vele gevallen zeer groot zoude zijn.

Men zoude o. i. ter weerlegging van dat bezwaar kunnen opmerken, dat, daar de Conventie het tariefwezen geheel onaangeroerd laat, de spoorwegen volkomen vrij zijn over het internationaal transport van goederen, (waarbij zij ten gevolge van den grooten afstand tusschen afzendings- en bestemmingsplaats en het groote verschil tusschen de waarde der goederen op die beide plaatsen een aanzienlijke risico loopen), hoogere vrachtprijzen te bedingen.

Het voorstel van het „Verein", om de waarde ten tijde en ter plaatse van afzending, de zoogenaamde faktuurswaarde, tot grondslag aan te nemen, wordt door den heer SEIGNEUX (1) minder wenschelijk geacht, op grond dat, uitgezonderd misschien eenige weinige gevallen van totaal-verlies, de rechter ter destinatieplaats over de vordering tot schadevergoeding zal hebben te beslissen en het voor dezen even bezwaarlijk is de faktuurswaarde te leeren kennen als het voor den rechter ter plaatse van afzending is om de waarde ter bestemmingsplaats te schatten.

Het „Verein" had ook bezwaar tegen het toelaten der speciale tarieven met tot een maximum beperkte aansprakelijkheid en gereduceerde vrachtprijzen. De aansprakelijkheid kon slechts in theorie met het tariefwezen worden in verband gebracht. In de praktijk waren de tareiven echter

(1) Vgl. de Seigneux, Commentaire, blz. 47.

ten gevolge van de concurrentie of andere omstandigheden reeds zóó laag, dat eene reductie veelal onmogelijk was.

Bij de eerste lezing in de conferentie van 1881 verklaarden zich enkele afgevaardigden tegen het aannemen der waarde ter destinatieplaats als grondslag voor de berekening der schadevergoeding. (1)

Zoo merkte de heer HERICH op, dat, evenals men den spoorweg niet voor *lucrum cessans* aansprakelijk konde stellen, men hem ook niet tot vergoeding der waarde ter bestemmingsplaats behoorde te verplichten (2). Voorts ware het, volgens den heer HERICH, niettegenstaande de meest nauwkeurige regeling der afleveringstermijnen, onmogelijk te bepalen op welken dag de zending, ware zij niet verloren gegaan, had kunnen aankomen, welke omstandigheid, in verband met het van dag tot dag veranderen der marktprijzen, mede een bezwaar opleverde tegen het tot basis nemen van de waarde ter bestemmingsplaats. (3)

Rusland sloot zich hierbij aan, op grond dat het aannemen van de waarde ter destinatieplaats als grondslag voor de schadevergoeding, een middel zoude opleveren om zich op minder loyale wijze ten koste van den spoorweg te verrijken. Het zoude toch licht kunnen voorkomen, dat men goederen

(1) Zie Protok. der Conferentie van 1881, bl. 50.

(2) O. i. eene petitio principii. In de waarde ter bestemmingsplaats is in de meeste gevallen de *winst* begrepen; men kan derhalve bij het onderzoek naar de wenschelijkheid om den spoorweg ook tot het vergoeden van die winst te verplichten, niet hiervan uitgaan, dat het vaststaat dat hij geen verwachte winst behoeft te vergoeden.

(3) Dit laatste bezwaar is o. i. geheel ongegrond. Men wil tot het bepalen der waarde immers niet in aanmerking nemen den dag, waarop de goederen hadden *kunnen* aankomen, maar dien, waarop hunne aankomst volgens de reglementen had *behooren* plaats te hebben.

van geringe waarde, waarvan men konde verwachten dat zij gedurende het transport zouden bederven of te loor gaan, naar eene plaats zond, waar hunne waarde aanmerkelijk hooger was, in de hoop, dat het verlies of de beschadiging werkelijk zoude plaats vinden en de spoorweg dan aanstonds tot eene hooge vergoeding verplicht zoude zijn. Rusland verklaarde zich voorts tegen het toelaten van een maximum en eene waardeopgave van de zijde des afzenders.

Door Nederland werd, bij monde van den heer Asser, hierop gewezen, dat men een stelsel konde aannemen, waardoor de verschillende wenschen bevredigd werden.

Wel is waar behoorde *in abstracto* de waarde ter bestemmingsplaats tot maatstaf te worden genomen; doch het ware meer in overeenstemming met de belangen van de praktijk dit bedrag te doen vervangen door de faktuurswaarde, vermeerderd met de door het transport veroorzaakte kosten, terwijl men den afzender de gelegenheid moest laten de waarde ter destinatieplaats of zijn indirect belang bij de aankomst der zending door middel eener declaratie te verzekeren, behoudens het door de Conventie te bepalen maximum ter voorkoming van minder loyale speculatiën.

De 1e sub-commissie, die de verschillende voorstellen in overweging had genomen, sloot zich in haar rapport (1) bij het gevoelen van den heer Asser aan, die als grondslag voor de vergoeding, de waarde ter afzendingsplaats, vermeerderd met de transportkosten, had aanbevolen.

Voorts verklaarde zij zich voor het toelaten van de beperking der aansprakelijkheid door het stellen van maxima, volgens gereduceerde tarieven, goed te keuren door de over-

(1) Protok 1881, blz. 116, 117.

heden van alle staten, door wier gebied het transport loopt.

Ten slotte wilde zij den afzender de bevoegdheid geven eene opgave te doen van zijn belang bij de goede aankomst, zonder dat daardoor echter de bewijslast zoude worden omgekeerd.

Deze voorstellen werden in hoofdzaak door de Conferentie aangenomen (1).

Aanleiding tot discussie gaven alleen het door de commissie ten aanzien van de vergoeding in geval van beschadiging en het ten aanzien der speciaal-tarieven aanbevolene.

Er was voorgesteld om ingeval van beschadiging als bedrag der vergoeding aan te nemen het verschil tusschen de faktuurswaarde, vermeerderd met de transportkosten, en de verkoopswaarde der beschadigde goederen.

De heer MEIJER, een der Duitsche afgevaardigden, kwam hiertegen op. Hij toonde aan dat men van de faktuurswaarde de verkoopswaarde der beschadigde goederen ter plaatse van *vertrek* behoorde af te trekken tot het bepalen van de vergoeding, dat echter laatstbedoeld bedrag ter *destinatieplaats* moeielijk zoude kunnen worden geschat, en dat men derhalve ingeval van beschadiging alleen de waarde op de plaats van bestemming tot basis moest nemen.

Op voorstel van den heer LEJEUNE (2) werd daarop de volgende redactie aangenomen: „En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise" („im Fall der Beschädiging soll die Eisenbahn den vollen Schadensbetrag, den das Gut erlitten hat, bezahlen").

(1) Artikel 34, 35, 37.
(2) Protok. 1881, blz. 118.

Terecht werd door den heer MEIJER opgemerkt, dat door deze redactie de vraag niet werd beslist of de waarde ter bestemmings- of ter afzendingsplaats tot grondslag moest worden genomen; doch onbegrijpelijkerwijze bleven zijn woorden zonder gevolg.

Het tweede punt, dat tot verschil van gevoelen aanleiding gaf, was eene der voorwaarden, waarvan de sub-commissie de geldigheid der speciaal-tarieven met beperkte aansprakelijkheid, afhankelijk wilde maken.

Die voorwaarde bestond in goedkeuring dier tarieven door de regeeringen der staten, over welker gebied het transport zoude loopen en openbaarmaking.

De heer HERICH meende dat het vermelden der goedkeuring in dat artikel overbodig was, daar reeds in art. 11 der Conventie bepaald was, dat alleen de rechtens bestaande d. i. goedgekeurde tarieven voor de vrachtberekening in aanmerking zouden komen.

Nadat reeds op voorstel van den heer HERICH het vereischte der goedkeuring geschrapt was, werd door Duitschland en Rusland nog eens nadrukkelijk op wederopneming der bepaling aangedrongen.

Laatstgenoemde staat betoogde, bij monde van den heer PERL (1), dat het hier voornamelijk op overeenstemming ten aanzien van het maximum der vergoeding tusschen de verschillende door ééne zelfde zending doorloopen staten aankwam. Hij stelde voor te bepalen dat „das gleiche Maximum der Verantwortlichkeit für alle am Transport theilnehmenden Bahnen aufgestellt und so weit nöthig nach der in den betheiligten Staaten bestehenden gesetzlichen Vorschriften genehmigt werden soll.”

---

(1) Zie Protok. 1881, blz. 119.

Deze verwijzing naar de bepalingen der bijzondere wetgevingen kwam den heer Asser overbodig voor. Het sprak van zelf, dat in elken staat, waar naar de bestaande wetgeving de transportvoorwaarden aan de goedkeuring der Regeering onderworpen zijn, dit laatste ook ten aanzien van de beperkingen der aansprakelijkheid geldt. Hij was van oordeel, dat men alleen behoefde te bepalen, dat de beperkte aansprakelijkheid in ieder geval voor het geheele transport dezelfde zoude zijn en stelde daarom voor, als tweede voorwaarde voor de geldigheid der speciaal-tarieven alleen te eischen dat „das gleiche Maximum auf dem ganzen Parcours Anwendung finden soll.”

Bij de daarop gevolgde stemming werd het voorstel van den heer Perl verworpen, dat van den heer Asser aangenomen met 6 stemmen voor (die van Oostenrijk, België, Frankrijk, Italië en Nederland) en 4 tegen (die van Duitschland, Rusland, Zwitserland en Luxemburg).

Ten slotte laten wij een kort overzicht volgen van het thans door de Conventie aangenomen stelsel.

In geval van *verlies* kan de vergoeding geschieden op drieërlei wijze, en wel hetzij op de basis der faktuurswaarde vermeerderd met de transportkosten (art. 34), hetzij volgens een speciaal-tarief met beperking der bovengenoemde waarde tot een algemeen maximum (art. 35), hetzij volgens eene declaratie van den afzender, waardoor deze en de ontvanger echter niet van de verplichting ontheven worden het bestaan van het opgegeven belang te bewijzen (art. 38).

Ingeval van *beschadiging* moet het volle bedrag der schade worden vergoed, terwijl het, gelijk boven is aangetoond, onzeker is of bij de berekening van dit bedrag de waardet er bestemmings- of ter afzendingsplaats tot grondslag strekt (art. 37).

Ook hier kan de vergoeding tot een maximum worden beperkt, terwijl de afzender mede bevoegd is tot het doen eener opgave van het belang dat hij heeft bij de aankomst der goederen in onbeschadigden staat.

II. *Aansprakelijkheid van den spoorweg voor vertraging.*

In het algemeen is het voor den vervoerder gemakkelijker verlies en beschadiging der vervoerde goederen dan vertraging bij het vervoer te voorkomen. Vandaar dat zijne aansprakelijkheid in laatstgenoemd geval door de wetgevingen der meeste staten aan minder strenge regelen onderworpen is.

Reeds in het Romeinsche recht werden de beginselen van het receptum op het geval van vertraging niet toegepast. Blijkens L. 1 pr. D. IV, 9 geeft de praetor een judicium tegen de nautae, caupones en stabularii „nisi restituent quod cujusque salvum fore receperint." Er is alleen van een *salvum fore*, van een *restituere* sprake, onverschillig of dit „restituere" *tijdig* plaats heeft of niet.

Ook bij de samenstelling van het *Duitsche* Handelswetboek heeft men ten aanzien van de aansprakelijkheid des vervoerders, in plaats van de strenge regelen van het *receptum*, de zachtere beginselen der *locatio conductio* toepasselijk verklaard (1).

Waar eenerzijds de graad der aansprakelijkheid voor vertraging minder is dan voor verlies en beschadiging, daar is aan den anderen kant ten aanzien der vergoeding de ver-

(1) Wel wilden enkele leden van de Commissie ter voorbereiding, ook hier het receptum toegepast zien, doch de meerderheid was van oordeel, dat het »gemeinhin leichter sein werde, sich gegen Beschädigung und Untergang der Waare vorzusehen, als gegen eine Verzögerung der Reise". (Protoc. bl. 801).

voerder aan strengere regels onderworpen. Die vergoeding toch omvat zoowel de werkelijke schade als ook de gemiste winst.

De vervoerder is volgens het Duitsche Handelswetboek voor de door de vertraging veroorzaakte schade aansprakelijk „sofern er nicht beweist, dasz er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können" (1).

Reeds aanstonds blijkt, dat het bewijs, dat in geval van vertraging door den vervoerder ter zijner bevrijding te leveren is, een ander is, dan dat wat hem door art. 395 in geval van verlies of beschadiging wordt opgelegd.

Toch is ten gevolge van de ruimere (2) opvatting der vis major het verschil tusschen beide graden van verantwoordelijkheid geringer dan men bij oppervlakkige beschouwing zoude meenen.

Het sterkst openbaart zich dit verschil ten aanzien van de handelingen van den vervoerder zelf en van zijne bedienden. Voor de gevolgen van die handelingen is hij bij verlies en schade absoluut verantwoordelijk; in geval van vertraging kan hij zich door het bewijs van de aanwending der voorzorgen van een zorgvuldig vervoerder bevrijden.

Voor de gevolgen van handelingen van derden en van natuurlijke oorzaken is hij echter ook volgens de regels van het receptum (3) slechts voorwaardelijk aansprakelijk; hij kan zich bevrijden door aan te toonen, dat bedoelde gevolgen in de gegeven omstandigheden door geene redelijke middelen konden worden afgewend.

Te dien aanzien dus verschillen de beide graden der ver-

---

(1) Art. 397 H.G.B.

(2) Zie boven blz. 287.

(3) Zie boven blz. 288.

antwoordelijkheid alleen hierin, de vervoerder in geval van verlies en beschadiging de aanwending van een „höhere Potenz der Sorgfalt" te bewijzen heeft. (2)

Verschil van gevoelen bestaat ten aanzien van de vraag, wat de vervoerder in geval van vertraging te bewijzen heeft.

Door sommigen (2), wordt beweerd, dat de vervoerder moet aantoonen, dat in concreto ten gevolge van eene bepaalde, door de voorzorgen van een zorgvuldig vervoerder niet te voorkomen gebeurtenis de vertraging is ontstaan. Tevens wordt vereischt, dat de bedoelde gebeurtenis de *eenige* oorzaak der vertraging zij.

Daartegenover staat het o. i. juiste gevoelen van hen (3), die van oordeel zijn, dat het bewijs van de aanwending der diligentia van een diligens vervoerder voldoende is.

De geheele ten gevolge der vertraging ontstane schade en gemiste winst moet door den vervoerder worden vergoed. Hieronder zijn mede alle conventioneele boeten begrepen, die ten gevolge der vertraging door afzender of ontvanger verbeurd zijn als ook de winst, die zij, wanneer de vertraging niet had plaats gehad, zouden gemaakt hebben door een reeds ge-

---

(1) Zie EGER D. F. I blz. 343.

(2) Zie VON HAHN, Comm. zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuche blz. 449 en THÖL, Transportgewerbe blz. 50.

(3) Zie o. a. EGER, D. F. I blz. 344, 345: . . . . »An sich würde nach den allgemeinen Regelen der locatio conductio dem *Beschädigten* der Nachweis obliegen, dasz sein Schaden durch ein Verschulden des Frachtführers bezw. seiner Leute u. s. w. entstanden is. Indem nun das Gesetz den Beweis des Nichtverschuldens dem *Frachtführer* auferlegt, hat dasselbe für letzteren eine erhebliche Verschärfung seiner Haftpflicht eintreten lassen. Noch *weiter* zu gehen und dem Frachtführer zu zeiner Liberirung den Nachweis aufzuerlegen, dasz *durch eine bestimmte Thatsache*, die er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden könne, die Versäumung bewirkt worden sei, kann nicht in der Absicht des Gesetzes liegen."

sloten verkoop tegen een *hoogeren* prijs dan de marktwaarde der goederen ter bestemmingsplaats.

Dikwijls komt het voor, dat voor het geval van vertraging een conventioneele boete ten nadeele van den vervoerder bedongen is, in den regel bestaande in eene vermindering van de vracht, terwijl het twijfelachtig is of partijen bedoeld hebben door die boete de schadevergoeding wegens vertraging te vervangen, of wel de afzender of ontvanger het recht hebben, behalve de bedoelde boete ook de vergoeding te vorderen van hetgeen de schade meer bedraagt dan de boete.

Overeenkomstig de Romeinschrechtelijke (1) beginselen bepaalt het Handelswetboek, dat in dergelijke twijfelachtige gevallen naast de poena conventionalis ook het meerdere der schade verschuldigd is.

Het is denkbaar, dat de gevolgen der vertraging hierin bestaan, dat de goederen verminderd of beschadigd aankomen. De vervoerder zal dan, om niet tot de volle vergoeding der schade gehouden te zijn, moeten bewijzen dat de vertraging niet aan zijne schuld te wijten is. De vraag is echter of hij door dit bewijs ook van de verplichting bevrijd wordt tot vergoeding van het waardeverschil (2) der in beschadigden staat aangekomen goederen, dan wel of hij daartoe het bewijs van overmacht overeenkomstig art. 395 H. G. B. te leveren heeft.

Thöl (3) verklaart, o. i. te recht, hier bovendien het bewijs

---

(1) Ten aanzien van koop en verkoop zegt L 28 D XIX, 1 : si ex stipulatu poenam consecutus fueris, ipso jure ex vendito agere non poteris, *nisi in id quod pluris ejus interfuerit, id fieri.* In tegenstelling hiermede sluiten § 293 van het Pruisische Landrecht en artt. 1152, 1229, al. 1 Code Civil, voor het geval dat eene poena conventionalis bedongen is, iedere meerdere vergoeding uit.

(2) Artikel 396.

(3) Transportgewerbe blz. 52.

van overmacht noodig; de verplichting des vervoerders, immers, om voor het behoud der goederen te zorgen, duurt onverminderd tot de, zij het ook *vertraagde*, aflevering voort.

De aansprakelijkheid des vervoerders voor vertraging eindigt op dezelfde wijze als die voor verlies en beschadiging (1).

De hier uiteengezette regelen vormen voor de spoorwegen dwingend recht. Alleen is het hun, evenals in het geval van beschadiging of verlies, geoorloofd het bedrag der vergoeding tot een vooruit bepaald maximum of eene opgave van den afzender, betreffende zijn belang bij de tijdige aankomst, te beperken (2).

De graad van aansprakelijkheid van den spoorweg voor vertraging is in de *Russische* wet dezelfde als in het Duitsche recht.

In elk geval, ook wanneer door de vertraging geen schade is veroorzaakt, heeft voor iedere vierentwintig uur vertraging eene reductie van den vrachtprijs ten bedrage van 5 % plaats.

Bedraagt de vertraging meer dan 20 dagen, dan is geene verdere vergoeding verschuldigd.

Ten aanzien van den vervoerder in het algemeen is de

---

(1) § 69 B. R. bepaalt ten aanzien van het spoorwegvervoer, dat de rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens vertraging vervallen, wanneer deze niet *binnen* 8 *dagen* na de in ontvangst neming der goederen en betaling van de vracht zijn ingesteld.

(2) In § 7 van het B.R. is van die bevoegdheid gebruik gemaakt. Bovendien is daar voor vertraging van meer dan één dag bij vrachtgoed en meer dan twaalf uren bij ijlgoed eene poena conventionalis. vastgesteld, die door afzender of ontvanger gevorderd kan worden, zonder dat bewezen zij, dat werkelijk schade is geleden.

graad der aansprakelijkheid voor vertraging in *Nederland* dezelfde als van die voor verlies en beschadiging (1).

Voor de spoorwegen worden hierop door het Transportreglement (2) eene gunstige uitzondering gemaakt. Zij kunnen zich van de aansprakelijkheid bevrijden, wanneer zij bewijzen dat de vertraging door „bijzondere omstandigheden" *buiten hunne schuld en die van hunne beambten of bedienden* is ontstaan.

Het Nederlandsch Reglement huldigt hier strenger beginselen dan het Duitsche Handelswetboek. Dit laatste, toch, verklaart het bewijs voldoende, dat de vertraging door de aanwending der diligentia van een diligens vervoerder niet heeft kunnen worden afgewend; het eerste vereischt het bewijs van eene „bijzondere omstandigheid" als oorzaak der vertraging.

Ook in het *Zwitsersch* „Obligationenrecht" (3) kan de vervoerder zich alleen door het bewijs van overmacht van de aansprakelijkheid voor vertraging ontheffen. In afwijking van het Nederlandsch recht wordt voor de spoorwegen hierop geen uitzondering gemaakt (4).

Het bedrag der vergoeding mag nooit hooger zijn dan hetgeen in geval van totaalverlies moet worden betaald (5).

Bij het spoorwegvervoer kan in plaats van de vergoeding der schade restitutie van de halve of geheele vracht (naarmate de aflevering al of niet binnen den dubbelen termijn heeft plaats gehad) gevorderd worden (6).

---

(1) Art. 92 W. v. K.
(2) Artikel 68.
(3) Artikel 457.
(4) § 126 van het Transportreglement.
(5) Art. 458 al. 2 Oblr.
(6) § 126.

Het *Italiaansche* recht volgt ten aanzien van den graad der aansprakelijkheid de Duitsche beginselen. De vervoerder is voor de vertraging niet verantwoordelijk, „se prova ch'esso sia derivato da *caso fortuito* o da forza maggiore, etc." (1)

De vergoeding bestaat in de restitutie of korting van een deel der vracht, geëvenredigd aan den duur der vertraging.

Ten aanzien van het spoorwegvervoer wijken de „Tariffe e Condizioni" van deze beginselen niet af.

In *Frankrijk* staat de aansprakelijkheid van vertraging geheel gelijk met die voor verlies en beschadiging zelf (2).

Voorwaarde voor de niet-aansprakelijkheid is het bewijs van overmacht, terwijl de vergoeding de volle schade (*damnum emergens* en *lucrum cessans*) omvat.

De *internationale* regeling verklaart den spoorweg voor vertraging aansprakelijk, voorzoover hij niet bewijst, dat: „die Verspätung von einem Ereignisse herrührt," dat hij „ weder herbei geführt hat noch abzuwenden vermochte." (3)

De woorden dezer bepaling zouden doen meenen, dat de Conventie ten aanzien van dit punt de Fransche beginselen heeft aangenomen en het bewijs van *overmacht* als voorwaarde voor de niet-aansprakelijkheid van den spoorweg vereischt.

Uit de geschiedenis der bepaling echter blijkt dat de bedoeling des wetgevers eene andere is.

In de Conferentie van 1878 stonden de beide stelsels, het Fransche en het Duitsche, neergelegd in het Zwitsersche en het Duitsche vóór-ontwerp, tegenover elkander (4).

---

(1) Art. 403 C. d. C.

(2) Art. 104 C. d. C.

(3) Artikel 39.

(4) Art. 26 der beide ontwerpen.

Frankrijk betoogde (1) in de bedoelde Conferentie, dat de meening, volgens welke de spoorweg gemakkelijker verlies en beschadiging dan vertraging kan voorkomen, onjuist is; — dat de spoorweg, door het toelaten van het bewijs van overmacht. ook in geval van vertraging voldoende tegen gevolgen van natuurlijke oorzaken gedekt is en dat de in het Duitsche vóór-ontwerp voorkomende beding: *à moins qu'il ne prouve que tous les soins qui incombent à un voiturier diligent ont été impuissants à éviter le retard*" tot verschil van uitlegging aanleiding zoude geven, iets, dat waar het eene internationale regeling gold, vooral moest worden vermeden.

Nadat van den anderen kant door Duitschland was opgemerkt, dat de bedoelde bepaling geenerlei moeielijkheden zoude opleveren, daar de zorg van een zorgvuldig vervoerder overeenkomt met de *diligentia boni patris familias*, (welk laatste begrip algemeen vaststond), werd het stelsel van het Duitsche vóór-ontwerp, — aansprakelijkheid voor vertraging door schuld veroorzaakt — aangenomen.

In de Conferentie van 1881 werd over de *strekking* der bepaling niet gesproken. Alleen werd op voorstel der 1e subcommissie (2) eene *redactie-wijziging* aangenomen, die ook in het eind-ontwerp van 1886 is overgegaan. Ofschoon door de rapporteurs der bedoelde commissie, de heeren GERSTNER en ASSER uitdrukkelijk werd gezegd, „dasz es nicht die Absicht gewesen wäre, an dem Sinne des Artikels etwas zu ändern", komt het ons niettemin voor, dat de beteekenis der bepaling door de wijziging der redactie wel degelijk eene verandering heeft ondergaan, ja, dat men, gelijk boven werd opgemerkt,

(1) Zie Proc.-Verb. 1878 blz. 47.
(2) Protok. 1881 blz. 122.

het Fransche stelsel, — niet-aansprakelijkheid alleen ingeval van *overmacht* — heeft aangenomen.

Ten aanzien van het bedrag der vergoeding wordt onderscheiden tusschen het geval, dat eene opgave van het belang des afzenders of ontvangers bij de tijdige aflevering heeft plaats gehad en dat waarin eene dergelijke declaratie ontbreekt.

In het eerste geval vormt het opgegeven bedrag, in het laatste de vracht het maximum van de vergoeding. Het bewijs van het bestaan der schade is steeds vereischt. Zonder het hier bedoelde bewijs kan een aan het verzuim geëvenredigd deel van de vracht worden gevorderd.

HOOFDSTUK IV.

VERHOUDING TUSSCHEN DE SPOORWEGEN ONDERLING.

§ 1.

ALGEMEENE BESCHOUWINGEN.

Reeds in Hoofdstuk II (1) werd er op gewezen, dat ten aanzien van een vervoer, waarbij onderscheidene spoorwegen betrokken zijn, twee mogelijkheden bestaan, dat nl. òf iedere spoorweg afzonderlijk met den afzender contracteert, òf wel de eerste en de laatste lijn de aansprakelijkheid voor het geheele vervoer dragen.

In het eerste geval levert de verhouding tusschen de spoorwegen onderling weinig of niets belangrijks op; iedere spoorweg is jegens den afzender slechts verantwoordelijk voor zooverre het transport op zijn lijn betreft.

Heeft echter een rechtstreeksch vervoer met doorloopenden vrachtbrief plaats, dan treden de spoorwegen tot elkander in nauwer betrekking; de een wordt dan crediteur van den ander.

---

(1) Blz. 82.

Deze credietverleening kan zich onder tweeerlei vorm voordoen: zij kan het gevolg zijn hiervan, dat een voorafgaande spoorweg, zonder de vracht te hebben ontvangen, de goederen aan zijn opvolger overgeeft, en zich aldus van zijn onderpand ontdoet; zij bestaat ook dan, wanneer de eerste of de laatste spoorweg de schade vergoedt, die op eene der andere lijnen ontstaan is.

Waar nu eene credietverleening als de hier bedoelde voor de spoorwegen *verplichtend* (1) is, behoort de onderlinge verhouding, die daaruit ontstaat, in alle deelen geregeld te zijn en is het inzonderheid van belang, dat de wet de spoorwegen waarborge tegen de gevaren der credietverleening, waaraan zij zich niet kunnen onttrekken.

Vooral is dit wenschelijk ten aanzien van het internationaal vervoer, waar dikwijls de credietgevende spoorweg door een grooten afstand van zijn debiteur gescheiden is. De Berner Conventie, elker hoofddoel gelegen is in het tot stand brengen van het doorloopend vrachtcontract ten aanzien van het internationaal verkeer, bevat dan ook tal van bepalingen ter regeling van de verhouding tusschen de spoorwegen onderling en tot vermindering van de risico, die aan de verplichte credietverleening verbonden is.

Wij stellen ons voor, na te gaan, in hoeverre de onderlinge verhouding in de wetgeving der bijzondere staten geregeld is, om daarna de te dien aanzien in het toekomstig internationaal vrachtrecht vervatte bepalingen aan een onderzoek te onderwerpen.

Achtereenvolgens zullen wij in de eerste plaats de verhouding behandelen, die het gevolg is hiervan, dat de vooraf-

(1) Zie Hoofdstuk II § 5.

gaande spoorwegen zonder de betaling der vracht te hebben ontvangen hun onderpand uit handen geven, en vervolgens de rechten van den eersten of den laatsten spoorweg, die schade heeft vergoed, aan de goederen op eene andere lijn toegebracht.

§ 2.

Onderlinge verhouding in verband met de vorderingen van de spoorwegen tegen den ontvanger.

Heeft er vooruitbetaling van de vracht plaats gehad, dan kan het door den voorafgaanden vervoerder aan zijn opvolger overgeven der vervoerde goederen geen bezwaar opleveren; die goederen toch, hebben in dat geval niet het karakter van onderpand voor de vorderingen des vervoerders, althans niet voor zijne vrachtvordering.

Anders is het, wanneer de afzender den ontvanger tot betaling van de vracht heeft aangewezen.

In dit geval bestaat er tweeërlei mogelijkheid: òf de voorafgaande vervoerder geeft de goederen aan zijn opvolger over zonder door dezen voor het bedrag zijner vorderingen voldaan te zijn, òf die opvolger doet zijnen voorganger een voorschot, ten beloope van het geheel of een gedeelte der aan dezen laatste verschuldigde vracht en verdere transportkosten.

Ten aanzien van het vervoer in het algemeen zijn in het *Duitsche* Handelswetboek beide mogelijkheden voorzien.

Geeft een vervoerder de goederen aan zijnen opvolger over, zonder van dezen voldoening voor zijne vorderingen te ontvangen, dan neemt de laatste stilzwijgend de verplichting op zich de bedoelde vorderingen te inkasseeren en het bedrag aan zijn voorganger uit te keeren.

Heeft een voorschot van den volgenden aan den voorafgaanden vervoerder plaats gehad, dan gaat de vrachtvordering van dien voorganger op den lateren vervoerder over, die haar in eigen naam tegen dien ontvanger kan doen gelden.

In beide gevallen is de bedoelde vordering tegen den ontvanger door pandrecht gedekt; ten aanzien van het eerstgenoemd geval, waarin nl. de laatste vervoerder als gemachtigde van de voorafgaanden tegenover den ontvanger optreedt, deed zich bij de samenstelling van het Handelswetboek eenig verschil van gevoelen voor over de vraag, op welke wijze de uitoefening van het pandrecht zoude kunnen geschieden.

In het Pruisisch vóór-ontwerp (1) had in beide gevallen een wettelijke overgang van het pandrecht van den voorafgaanden op den volgenden plaats.

Bij de behandeling van het wetboek (2) werd op de gevaren gewezen, aan dit stelsel verbonden. Vooral zag men, voor het geval dat de voorafgaande vervoerder door zijn opvolger niet gedekt was, bezwaar in den overgang der vorderingen van de vroegere vervoerders op den laatste, die onvermijdelijk met de wettelijke overdracht van het pandrecht zoude samengaan.

Geraakte, toch, de laatste vervoerder in staat van faillissement, de voorafgaande vervoerders zouden slechts ponds-pondsgewijze voldaan worden, daar hunne vorderingen tegen den geadresseerde vervangen waren door vorderingen tegen den laatsten vervoerder.

---

(1) Zie Motive blz. 175 »Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung auch die Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und der vorhergehende *überträgt* sein Pfandrecht *von Rechtswegen* auf den nachfolgenden."

(2) Protoc. blz. 1436—1439.

De gegrondheid van dit bezwaar werd ingezien, zoodat ten aanzien van de rechten van den laatsten vervoerder eene onderscheiding werd gemaakt tusschen het geval, dat hij zijnen voorgangers het bedrag hunner vorderingen voldaan heeft en dat, waarin een dergelijk voorschot niet heeft plaats gehad.

Heeft het eerste plaats gehad dan gaan vorderingen en pandrechten van de vroegere vervoerders op den laatsten over (1); in het tweede geval ontstaat er een *mandatum ex lege* (2), volgens hetwelk de laatste vervoerder verplicht is de vorderingen der voorgangers te inkasseeren en tevens bevoegd is het tot waarborg van die vorderingen strekkende pandrecht in hun naam uit te oefenen (3).

In die uitoefening van het pandrecht der voorafgaanden door den laatsten vervoerder, wordt door velen eene afwijking gezien van de algemeene beginselen, die ten aanzien van het pandrecht gelden. Men acht het met die beginselen in strijd, dat het pandrecht van de voorafgaande vervoerders voortduurt, ook nadat zij het bezit van het pand (m. a. w. de vervoerde goederen) verloren hebben. Bij de samenstelling van het wetboek werd het dan ook noodig geoordeeld uitdrukkelijk te bepalen, dat „das Pfandrecht der Vormänner so lange besteht als das Pfandrecht des letzten Frachtführers" (4).

Door deze *fictio legis*, meende men, was het voortduren van het pandrecht gewaarborgd. (5)

---

(1) Art. 410 al. 2 H. G. B.

(2) Zie VON HAHN, Kommentar zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuche II blz. 488 § 2.

(3) Art. 410, al. 1.

(4) Art. 410, al. 4.

(5) Es tritt unter allen bei einem und demselben Transporte betheiligten Spediteuren und Frachtführern gewissermaszen eim umgekehrte *accessio possessionis* ein; der Besitz jedes Nachmannes kommt den Vormännern zu Gute; die

Naar onze meening is het voortbestaan van het pandrecht hier geenszins met algemeene rechtsbeginselen in strijd en eene fictio legis hier derhalve niet noodig. Verliezen toch de voorafgaande vervoerders de detentie der goederen, niets belet ons aan te nemen, dat zij het juridisch bezit behouden en te dien aanzien de laatste vervoerder, als houder der goederen, hun vertegenwoordiger is.

Hetgeen *contra rationem juris receptum* is bestaat hierin, dat op ééne zaak *verschillende* pandrechten bestaan, wanneer echter dit eenmaal aangenomen is, belet niets dat die verschillende pandhouders het pand door middel van een vertegenwoordiger bezitten (1).

Heeft de laatste vervoerder de voorafgaanden tot het beloop hunner vorderingen voldaan, dan zijn die vorderingen en de daaraan verbonden pandrechten op hem overgegaan en is hij bevoegd de bedoelde rechten op eigen naam tegen den ontvanger te doen gelden.

Het is denkbaar, dat die ontvanger insolvent blijkt te zijn en de laatste vervoerder niet of slechts voor een deel betaling ontvangt. Men heeft het te hard geacht voor den laatsten vervoerder, in dat geval het verlies alleen te dragen. Immers, al zijn de vorderingen dier voorafgaande vervoerders op den laatsten overgegaan, toch vordert de billijkheid dat alle vervoerders, die aan het transport deelgenomen hebben als mede-schuld-

---

Rechte, deren Voraussetzung die Innehabung des Gutes sei, bleiben auch nach Verlust der Detention bestehen, sofern nur ein Nachmann noch das Gut in seiner Gewarhsam habe." LABAND, Das Kaufm. Pfand- u. Retentionsrecht, Zeitsch. f. d. ges. Hand. R., Deel 9, blz. 460.

(1) Het bestaan van verschillende pandrechten is zelfs alleen mogelijk, wanneer de verschillende pandhouders het pandobject door een gemeenschappelijken vertegenwoordiger doen detineeren.

eischers worden aangemerkt en volgens de algemeene burgerrechtelijke beginselen gezamenlijk het door de insolventie of op andere wijze ontstane verlies dragen. (1) Den laatsten vervoerder is daarom voor het geval dat hij niet of niet geheel voldaan wordt, een recht van regres op zijne voorgangers toegekend. (2)

Als voorwaarde voor het regresrecht van den laatsten vervoerder wordt door het Handelswetboek vereischt, dat de niet-voldoening zijner vorderingen niet aan een verzuim zijnerzijds te wijten is. Heeft hij derhalve de goederen afgeleverd en het pandrecht niet binnen drie dagen na de aflevering in rechte doen gelden, dan verliest hij zijn regres voor het bedrag van alle vorderingen, die door dat pandrecht gewaarborgd waren. (3)

De *Russische* wet regelt alleen het geval, dat de volgende spoorwegen zich met de inkasseering der vorderingen hunner voorgangers belasten; van een recht van regres van de latere spoorwegen, die hunnen voorgangers de hun verschuldigde vracht enz. hebben voorgeschoten, is geen sprake.

Het *Nederlandsch* recht bevat aangaande de hier behandelde verhouding geene bepaling. Alleen voor het zeerecht

---

(1) De verschillende vervoerders zijn »in Rücksicht auf die aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Rechte insbesondere die Geltendmachung der Fracht als Gesammt-Gläubiger auszusehen und folgeweise auch die sich hierbei etwa herausstellenden Ausfälle nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts gemeinschaftlich zu tragen. EGER, D. F. II blz. 619.

(2) In het Duitsche Handelswetboek wordt hem dit regresrecht niet uitdrukkelijk gegeven. Het bestaan van het recht wordt niettemin verondersteld in artikel 412, dat de voorwaarden behandeld waaronder de laatste vervoerder het regres verliest.

(3) Art. 412 H. G. B.

geldt de niet zeer fraai geredigeerde bepaling van art. 488 W. v. K.

De *Zwitsersche* Bondswet betreffende het vervoer langs spoorwegen huldigt ten aanzien van dit onderwerp geheel de beginselen van het Duitsche recht (1).

Daar, gelijk boven blz. 270 is medegedeeld volgens de *Italiaansche* wet het pandrecht van den vervoerder bij de aflevering der goederen eindigt, verliest hij zijn regres, indien hij de goederen aflevert zonder tevens de betaling der vracht enz. te ontvangen.

In *Frankrijk* vindt men noch in de wet noch, voor zoover wij hebben kunnen nagaan, in de jurisprudentie ten aanzien van het hier behandelde onderwerp eenige beslissing.

In *België* is door de jurisprudentie uitgemaakt (2), dat alle volgende spoorwegen hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de aan hunne voorgangers verschuldigde gelden.

Het komt ons echter voor, dat eene dergelijke hoofdelijke aansprakelijkheid inderdaad niet bestaat. Waar de wetgeving geene bijzondere bepaling hieromtrent inhoudt, heeft er tusschen iedere twee op elkander volgende spoorwegen eene nieuwe lastgeving plaats. Ieder volgende spoorweg is dus slechts tegenover den onmiddellijk voorafgaanden aansprakelijk. Opmerkelijk is het dan ook dat in het résumé van bovenaangehaalde uitspraak, die het o. i. onjuiste beginsel der hoofde-

---

(1) Artt. 41, 43.

(2) Zie o. a. een vonnis van de Handelsrechtbank te Brussel van 25 Mei 1868, Recueil, blz. 108. In casu werd den Belgischen staatsspoorweg toegewezen een eisch tot betaling der hem verschuldigde vracht, ingesteld tegen den Grand Luxembourg, den Franschen Chemin de Fer de l'Est en de ontvangers.

lijke aansprakelijkheid van alle volgende spoorwegen jegens den voorafgaanden huldigt, gezegd wordt dat „les transporteurs successifs sont responsables, *de cessionnaire à cédant*, du prix de la voiture (1).

De bepalingen betreffende de onderlinge verhouding tusschen de verschillende aan een transport deelnemende spoorwegen vormen een belangrijk deel der *Berner Conventie.* Het hoofddoel van het tractaat, toch, bestaat in het voor het internationaal verkeer tot stand brengen van het doorloopend vrachtcontract tusschen den afzender eenerzijds en de gezamenlijke spoorwegen anderzijds. Het gevolg hiervan nu is, dat tusschen de aan de heerschappij der Conventie onderworpen spoorwegen eene gemeenschap ontstaat, waaraan zij zich niet kunnen onttrekken en die daardoor in verband met de uitgestrektheid van het gebied, waarover de Conventie zal gelden, voor de spoorwegen zeer drukkend kan worden.

Men heeft daarom gemeend door tal van bepalingen de onderlinge verhouding tusschen de spoorwegen te moeten regelen en tevens waarborgen te moeten geven tegen de nadeelen, die uit die verhouding kunnen voortvloeien.

De regeling van de verhouding, die het gevolg is van de omstandigheid, dat een der spoorwegen ook met de inkasseering der aan alle overigen verschuldigde gelden belast is, komt nagenoeg met die van het Duitsche recht overeen.

Men heeft zich echter, in afwijking van het Duitsche Handelswetboek, bij het vaststellen dier regeling ook het geval eener franco-verzending voorgesteld en den eersten spoorweg verplicht verklaard de aan de overige spoorwegen verschul-

(1) Recueil blz. 18.

digde vrachtpenningen enz. die hij bij de aanbieding der goederen van den afzender ontvangen heeft, uit te keeren (1).

De aansprakelijkheid van den laatsten spoorweg jegens alle overigen (2) is met de algemeene rechtsbeginselen in strijd en moest daarin uitdrukkelijk worden vastgesteld.

Daar toch tusschen elke twee op elkander volgende spoorwegen een nieuwe lastgeving plaats heeft is iedere volgende spoorweg slechts jegens den onmiddellijk voorafgaande tot nakoming dier lastgeving verplicht (3); de laatste spoorweg zoude derhalve zonder eene uitdrukkelijke andersluidende bepaling slechts jegens den voorlaatsten spoorweg verantwoordelijk zijn.

Van een regresverlies voor het geval dat de voorafgaande spoorwegen door den laatste voldaan zijn en deze de goederen zonder inkasseering der verschuldigde gelden aflevert, is in de Conventie geen sprake.

Eene dergelijke bepaling kwam voor in het Duitsche vóór-

---

(1) Artikel 23 al. 1. De bepaling is het gevolg van eene opmerking van het »Verein" (»Denkschrift" blz. 13) omtrent de wenschelijkheid van het opnemen eener algemeene bepaling, »wonach alle diejenige Bahnen, welche Fracht u. Nebengebühren etc. für einen durchgehenden Transport erhoben haben, verpflichtet sind, den übrigen am Transport betheiligten Bahnen ihren Antheil herauszubezahlen, da nicht bloss die Ablieferungsbahn, sondern in dem Falle der Frankirung der Fracht auch die Aufgabebahn Forderungen für die am Transporte mitbetheiligten Bahnen einzuziehen hat." Men wachte zich er voor te meenen, dat in geval van eene franco-verzending de volgende spoorweg het vervoer kan weigeren, totdat zijn voorganger hem zijn aandeel in de vracht heeft uitbetaald. De bepaling van art. 23 alinea 1 laat de algemeene in art. 5 vervatte verplichting onaangetast.

(2) Zie artt. 20 en 23 al. 2 van het Tractaat.

(3) Zoo bepaalt art. 23 al. 3, dat de overgifte van de goederen aan een volgenden spoorweg den voorafgaanden spoorweg het recht verleent, den opvolger voor het bedrag, dat op het tijdstip der overgifte blijkens den vrachtbrief verschuldigd is, in rekening-courant te debiteeren. De volgende spoorweg is derhalve niet alleen belast met het incasseeren van het aan zijn voorganger verschuldigde, maar ook van die sommen, die de laatste aan zijn voorganger verschuldigd is.

ontwerp van 1878, doch werd op voorstel van den heer Pijnappel (1) in het eind-ontwerp van 1878 niet opgenomen. Trouwens zij zoude overbodig zijn. In het algemeen, derhalve ook voor het geval, dat bedoeld voorschot heeft plaats gehad, is bepaald dat de laatste spoorweg voor de betaling der vracht enz. verantwoordelijk is, indien hij de goederen zonder inkasseering der door den ontvanger te betalen gelden aflevert (2).

Zooals reeds door ons werd opgemerkt wordt de wijze van uitoefening van het regresrecht door geene der bestaande wetgevingen geregeld. Ook de Conventie bevat te dien aanzien geene bepalingen.

Als algemeen beginsel kan echter worden aangenomen, dat ten aanzien der regresactie geene hoofdelijke aansprakelijkheid tusschen de verschillende spoorwegen bestaat (3). De laatste spoorweg zal de overigen dus slechts kunnen aanspreken voor het door een ieder aan hem verschuldigde bedrag.

Het recht van verhaal tegen ieder van die lijnen wordt bepaald door de verhouding, waarin het door die lijn als vracht ontvangene staat tot het geheele vrachtbedrag.

Bedraagt b. v. de vracht in het geheel 60, welke aan de drie spoorwegen, die aan het transport hebben deelgenomen, verschuldigd is in de verhouding van 3 tot 2 tot 1, terwijl door den laatsten spoorweg aan den voorlaatste het dezen en zijn voorganger verschuldigde ten volle is voorgeschoten, is voorts de ontvanger insolvent en blijken de goederen bij

---

(1) Proc. Verb. 1878 blz. 84.

(2) Art. 23 al. 2.

(3) Uitdrukkelijk is dit ten aanzien van het verhaal in geval van door den eersten of den laatsten spoorweg betaalde schadevergoeding door art. 49 der Conventie vastgesteld.

hunnen verkoop ter bestemmingsplaats slechts eene waarde van 6 te bezitten, zoodat 54 aan vracht onbetaald blijft, dan moet dat verlies door de drie vervoerders naar verhouding van 3 : 2 : 1 gedragen worden. De laatste spoorweg kan dus van den eerste 27, van den tweede 18 terugvorderen.

Deze theoretisch alleen juiste weg wordt in de praktijk niet gevolgd. Het is gebruikelijk, dat de laatste spoorweg het volle bedrag van het hem verschuldigde op zijnen voorganger verhaalt, deze weder op zijn voorman, en zoo vervolgens, tot den eersten vervoerder, die daarop de vracht van den afzender vordert. Blijkt nu de afzender insolvent, dan heeft de eerste vervoerder weder verhaal op alle overigen in de bovenaangeduide verhouding. De straks bedoelde betaling van het volle bedrag door ieder voorganger aan zijn opvolger geldt dus aanvankelijk slechts als voorloopig; eerst wanneer de afzender het totaal der vracht voldaan heeft, wordt die betaling definitief.

§ 3.

Onderlinge verhouding in verband met de aansprakelijkheid van den eersten en den laatsten spoorweg voor het geheele vervoer.

De spoorweg (eerste of de laatste), die de schade vergoed heeft op een der andere lijnen ontstaan, heeft een recht van verhaal op den spoorweg, waartoe de bedoelde lijn behoort. Waar men immers den eersten en den laatsten spoorweg voor het geheele vervoer aansprakelijk stelt, heeft men alleen de verhouding tusschen spoorweg en publiek op het oog, — bedoelt men de gezamenlijke spoorwegen, die aan

éénzelfde transport deelnemen, slechts tegenover afzender en ontvanger één te doen zijn; de onderlinge verhouding tusschen die spoorwegen blijft onaangetast.

Ten aanzien van de regeling dezer verhouding, inzonderheid van het verhaal van den eersten en den laatsten spoorweg op de tusschenliggende, bestaat in de bijzondere wetgevingen veel verschil.

Het *Duitsche* Handelswetboek laat het recht van verhaal daar, waar het door het bijzondere recht der Duitsche Staten wordt toegestaan, onaangeroerd (1), zonder zelf een dergelijk recht toe te kennen (2).

In deze leemte heeft het „Verein" in het, den 1en Februari 1885 in werking getreden, „Uebereinkommen zum Betriebsreglement" trachten te voorzien (3).

Eene reeks van bepalingen regelt daar het verhaal van den spoorweg die de schade vergoed heeft, welke op de lijn van een anderen spoorweg is ontstaan (4).

Men vergete echter niet, dat deze regelen slechts een overeenkomst van particulieren vormen en het „Verein" slechts een deel van de Europeesche spoorwegen omvat, zoodat aan eene uniforme wettelijke regeling dringend behoefte blijft bestaan.

De *Russische* spoorwegwet laat den spoorwegen alle vrijheid

---

(1) Zie o. a. art. 429 H. G. B.

(2) Men vergelijke hiermede het boven blz. 85 door ons opgemerkte.

(3) Art. 30.

(4) Van belang is vooral de bepaling van art. 30, no. 5, volgens welke het vonnis tegen den eersten of den laatsten spoorweg gewezen onder zekere voorwaarden van kracht is tegen den tusschengelegen spoorweg op wie de eerstgenoemden verhaal hebben.

in het regelen van het onderling verhaal (1). Voor het geval dat dergelijke regelen ontbreken, worden door de wet zelve voorschriften (2) gegeven, die in hoofdzaak met die van het Berner tractaat overeenkomen.

De *Zwitsersche* bondswet betreffende het spoorwegvervoer houdt ten aanzien van het onderling verhaal eenige zeer nuttige bepalingen in.

De eerste en de laatste spoorweg, die de schade hebben vergoed, aan de goederen op een tusschengelegen lijn toegebracht, hebben niet alleen verhaal op laatstbedoelde lijn, maar kunnen ook den onmiddellijk volgenden of voorafgaanden spoorweg aanspreken, welke laatste zich weder op opvolger of voorganger kunnen verhalen en zoo vervolgens tot den spoorweg, bij wien de schade is ontstaan (3).

Heeft de eerste of de laatste spoorweg den onmiddellijk volgenden of voorafgaanden aangesproken en wordt hem zijne vordering, b.v. om redenen van formeelen aard, ontzegd, dan staat het hem vrij zijn verhaal te nemen tegen de maatschappij, op wier lijn de schade is ontstaan (4).

Onzeker is het of hem ook het omgekeerde geoorloofd is, nl. eerst de lijn aan te spreken, waarop de schade ontstaan is, en zich ingeval van eene ontzegging van den eisch tot den onmiddellijk volgenden of voorafgaanden te wenden. Tot eene ontkennende beantwoording kan de overweging leiden, dat de Zwitsersche wet den *afzender* en den *ontvanger* uitdrukkelijk (5) heeft veroorloofd eerst den spoorweg aan te spreken,

(1) Artikel 114.
(2) Artt. 116—120.
(3) Art. 35 al. 3, 36 al. 3, 38 al. 1.
(4) Art. 38 al. 2.
(5) Art. 38 al. 3.

bij wien de schade ontstaan is en zich bij eene eventueele afwijzing, tot de eerste of de laatste lijn te wenden en daardoor de *spoorwegen* schijnt uit te sluiten.

In het *Italiaansche* recht (1) is den laatsten vervoerder, die schadevergoeding heeft gegeven, een verhaal tegen den onmiddellijk voorafgaanden toegestaan. Sommige schrijvers (2) meenen, dat men de bepaling (3) van het Wetboek van Koophandel in dien zin moet uitbreiden, dat ook de eerste vervoerder zich op den onmiddellijk volgenden kan verhalen. Daar echter de bepaling eene afwijking vormt van de algemeene rechtsbeginselen, komt ons eene extensieve uitlegging niet geoorloofd voor (3).

Ingeval van beschadiging is het dikwijls moeilijk uit te maken, op welke lijn die is ontstaan. De Italiaansche wet (art. 399) bepaalt daarom dat ieder vervoerder, die de goederen van een voorganger overneemt zonder in den vrachtbrief of elders den toestand dier goederen te hebben doen constateeren, vermoed wordt hen in goeden staat te hebben overgenomen.

Het spreekt van zelf, dat de vervoerder aan eene dergelijke van hem zelf afkomstige verklaring omtrent den slechten toestand der goederen niet het bewijs kan ontleenen, dat de schade niet bij hem ontstaan is, maar omgekeerd is hem, wanneer de bedoelde verklaring ontbreekt, de gelegenheid niet ontnomen het vermoeden, dat hij de goederen in goeden staat heeft ontvangen door tegenbewijs te ontzenuwen (4).

---

(1) Art. 411 al. 2 Codice di Commercio.

(2) Zie o. a. VIDARI, Corso di diritto commerciale, no. 2268.

(3) Vgl. ook CALAMANDREI, blz. 301 : »Nè ci pare che [il primo vettore] possa agire anche contro il vettore che immediamente lo segue.

(4) Door de Kamer van Koophandel te Napels was de wenschelijkheid geuit om aan het ontbreken der verklaring omtrent den staat der goederen eene

In de *Berner Conventie* kunnen de bepalingen, die een uitvloeisel zijn van de aansprakelijkheid van den eersten en den laatsten spoorweg in twee groepen worden verdeeld.

De eerste groep omvat alle die voorschriften, welke eene rechtstreeksche regeling van het verhaal van den eersten en den laatsten spoorweg inhouden; tot de tweede behooren de bepalingen, die als correctief van de aan de gedwongen credietverleening verbonden nadeelen kunnen gelden.

Eerste groep.

De eerste en de laatste spoorweg, die door den afzender of ontvanger aangesproken, de schade op een andere lijn ontstaan, hebben vergoed, kunnen zich slechts op laatstbedoelde lijn verhalen (1). Het Zwitsersche vóór-ontwerp van 1878 (2) huldigde de bovenuiteengezette beginselen der Zwitsersche Bondswet en stond den eersten spoorweg het verhaal tegen zijn opvolger en den laatsten tegen zijn voorganger toe. Nadat echter in de Conferentie van 1878 (3) door de Zwitsersche gedelegeerden bedoeld voorstel was ingetrokken, werd zonder eenige nadere discussie ten aanzien van dit punt de regeling zooals zij ook in het eind-ontwerp van 1886 voorkomt, vastgesteld.

O. i. ware het wenschelijk geweest ten aanzien van dit onderwerp de Zwitsersche beginselen te volgen. De Conventie vertoont thans eene door niets gerechtvaardigde inconsequentie.

---

praesumtio juris et de jure tegen den vervoerder te verbinden: »Ma al legislatore non parve nè equo, nè conforme ai principii di diritto, far derivare da un fatto negativo, che può essere in molti casi una semplice omisione, la prova contro il vettore. (CALAMANDREI, blz. 173).

(1) Artikel 47.

(2) Artikel 32.

(3) P.-V. 1878 blz. 55.

Ten aanzien van het geringe bedrag der vracht immers is den eersten spoorweg eene vordering tegen zijn opvolger toegestaan, ook al is die opvolger niet degene, die de vracht te inkasseeren heeft; waar het echter het in vele gevallen aanzienlijke bedrag der schadevergoeding geldt, is de eerste spoorweg genoodzaakt die lijn aan te spreken, waarop de schade ontstaan is, ook al bevindt zich de zetel van laatstbedoelden spoorweg in een ver verwijderden staat.

Bij de regeling van het verhaal wordt door de Conventie tusschen drie gevallen onderscheiden.

In het eerste geval is de schade op de lijn van één der spoorwegen veroorzaakt. Deze spoorweg is dan alleen aansprakelijk.

In het tweede geval is het bewezen, dat de schade door de schuld van *meer* dan één lijn veroorzaakt is. Staat het vast, welk deel der schade op iedere lijn ontstaan is, dan betaalt elke spoorweg een daaraan geëvenredigd bedrag. Voor het geval, dat dit laatste niet bewezen kan worden, was in het eind-ontwerp van 1878 bepaald, dat de door iederen spoorweg te betalen vergoeding geëvenredigd zoude zijn aan den graad van ieders schuld.

Het onpractische van deze bepaling valt aanstonds in het oog. In de meeste gevallen toch kan de verhouding tusschen de graden van ieders schuld alleen gevonden worden, wanneer de verhouding tusschen de door elken spoorweg veroorzaakte gedeelten der schade bekend is, afgescheiden nog van de vraag, of eene verhouding tusschen de verschillende schuldgraden wel onder cijfers kan worden gebracht (1). Op voorstel van Nederland werd dan ook in de Conferentie van

(1) Protok. 1881 blz. 60.

1881 aangenomen, dat in het bedoelde geval de verdeeling der te betalen vergoeding zoude geschieden naar verhouding van de vracht (1), die aan ieder der spoorwegen overeenkomstig de tarieven in geval van eene regelmatige uitvoering van het transport verschuldigd zoude zijn. Waarschijnlijk heeft men hierbij overwogen, dat de verhouding tusschen de aan ieder verschuldigde vrachtpenningen in den regel gelijk is aan de verhouding tusschen de op elken spoorweg door de goederen te doorloopen afstanden en dat, bij gebreke eener aanwijzing van het tegendeel, de laatstbedoelde verhouding weder geacht moet worden dezelfde te zijn als die, waarin ieder spoorweg tot de schade heeft bijgedragen.

In het laatste der drie door de Conventie geregelde gevallen kan niet bewezen worden, dat de schade door schuld van één of meer der spoorwegen ontstaan is. Het bedrag der vergoeding wordt dan over alle lijnen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, omgeslagen naar verhouding van de aan elk verschuldigde vracht. Aan dien omslag kunnen alleen die spoorwegen zich onttrekken, die bewijzen, dat de schade niet op hunne lijn is ontstaan.

Deze regeling van den bewijslast is billijk. Doorgaans toch zal het voor een spoorweg gemakkelijker zijn aan te toonen, dat eene beschadiging of vermindering *niet* op *zijne* lijn heeft plaats gehad (b.v. door het overleggen van eene verklaring van zijn opvolger, waarbij deze laatste den ongeschonden staat der goederen constateert) dan het voor den eersten of den laatsten spoorweg is om te bewijzen waar de schade *wèl* is ontstaan.

---

(1) »Nach Verhältniss der reinen Fracht" zegt artikel 47, onder welke uitdrukking, blijkens de daarvan door den heer Gerstner in de Conferentie van 1878 (P.-V. blz. 88) gegeven verklaring, niet begrepen zijn de bijkomende kosten als voor wegen, inladen enz.

De hier behandelde beginselen zijn ook van toepassing op het geval, dat door den eersten of den laatsten spoorweg vergoeding is gegeven wegens vertraging, op een tusschen gelegen lijn ontstaan.

Hebben meerdere spoorwegen aan de overschrijding der termijnen van aflevering schuld, dan wordt de op hen te verhalen som over hen omgeslagen naar verhouding van den duur der op iedere lijn voorgekomen vertraging.

Voor een dergelijken omslag is echter vereischt, dat er zekerheid besta omtrent de wijze, waarop de termijn van aflevering over de verschillende lijnen verdeeld wordt.

Te dien aanzien wordt door de Conventie verwezen naar de Uitvoeringsbepalingen. (1)

Ten aanzien van het hier behandeld regres bestaat geene solidariteit tusschen de verschillende spoorwegen (2). De eerste of de laatste spoorweg zal dus bij het uitoefenen van zijn recht van verhaal vooraf nauwkeurig het bedrag hebben te berekenen, waarvoor hij ieder der lijnen kan aanspreken.

In één geval hebben de spoorwegen meer te betalen dan het bedrag, waarvoor ieder volgens de boven uiteengezette

---

(1) § 10 der Uitvoeringsbepalingen onderscheidt tusschen een transport, waaraan *twee* en een, waaraan *drie of meer* spoorwegen deelnemen.

Bij het eerstgenoemde worden de expeditietermijnen in twee gelijke deelen verdeeld, de transporttermijnen gesplitst naar verhouding der afstanden, die de goederen op ieder der lijnen te doorloopen hebben.

Bij laatstbedoeld vervoer wordt zoowel den eersten als den laatsten spoorweg op den expeditietermijn 12 uur (of bij ijlgoed 6 uur) vooruit toegekend, terwijl het overblijvende van den expeditietermijn en één derde van den transporttermijn gelijkelijk, de andere twee derden van laatstbedoelden termijn naar verhouding van de op iedere lijn te doorloopen afstanden onder allen verdeeld worden.

(2) Art. 49 der Conventie.

beginselen aansprakelijk is, — en wel wanneer een der regresplichtige lijnen insolvent wordt. Het daaruit voortvloeiende nadeel wordt onder alle spoorwegen, die aan het transport hebben deelgenomen, naar verhouding van de vracht omgeslagen (1).

Deze bepaling is in de Conventie opgenomen op voorstel van Nederland, dat reeds in de tweede vergadering van de Conferentie van 1881 bij monde van den heer ASSER (2) een voorschrift van dergelijke strekking had aanbevolen als correctief van de nadeelen aan de verplichting tot vervoer van alle goederen verbonden.

Terwijl het hierbedoelde beginsel ons alleszins juist voorkomt, verwondert het ons dat men het ook niet heeft aangenomen bij de eerste soort van onderlinge credietverleening, die nl. welke het gevolg is hiervan, dat de vracht eerst bij de aankomst der goederen wordt voldaan.

Heeft b.v. bij een vervoer, waaraan vier spoorwegen deelnemen, de laatste aan den voorlaatste het dezen en zijnen beiden voorgangers aan vracht enz. verschuldigde uitgekeerd en wordt de voorlaatste daarop insolvent, dan dragen thans alleen de beide eerste spoorwegen de nadeelen dier insolventie. Immers zij hebben alleen eene vordering tegen de insolvente lijn, daar de ontvanger de vracht betaald heeft en de laatste spoorweg het door hem ten behoeve zijner voorgangers geïnkasseerde aan den voorlaatsten heeft uitgekeerd.

Billijk ware het o. i. dat in dit geval het nadeel door *alle* lijnen gedragen werd.

In de Conventie zijn ook enkele formeele bepalingen ten

---

(1) Art. 47 al. ult.

(2) Protok. 1881 bl. 127.

aanzien van het onderling verhaal der spoorwegen opgenomen. Deze bepalingen betreffen deels de wijze, waarop de regresactie moet worden ingesteld, deels de bevoegdheid om van die rechtsvordering kennis te nemen.

Ten aanzien van het eerste punt is als beginsel aangenomen, dat de regresactie niet met het oorspronkelijke schadevergoedingsproces mag worden vereenigd (1). De eerste of de laatste spoorweg, die tot schadevergoeding wordt aangesproken, is derhalve niet bevoegd de lijn, waarop de schade ontstaan is, in vrijwaring op te roepen.

Het doel der bepaling ligt voor de hand. Zij is eene uiting van het streven der Conventie om de gezamenlijke spoorwegen, die aan eenzelfde vervoer hebben deelgenomen, tegenover den afzender of den ontvanger één te doen zijn. Spreekt een van deze beiden den eersten of den laatsten spoorweg tot schadevergoeding aan, dan behoort hij het hem verschuldigde aanstonds te ontvangen, zonder dat het geding, ten gevolge van eene oproeping in vrijwaring en eene daaruit voortvloeiende vrijwaringsprocedure, door den gedaagden spoorweg zoude kunnen worden gerekt.

Men begreep echter dat, waar men het oproepen in vrijwaring verbood, waar men den gedaagde het middel uit handen nam om door denzelfden rechter, tegelijk met het vonnis ten principale, te doen beslissen dat hem het uit bedoeld vonnis voortvloeiend nadeel door een derde moet worden vergoed, men eene bepaling moest opnemen, waardoor de behoefte aan eene dergelijke gelijktijdige beslissing zoude vervallen.

Reeds het Duitsche vóór-ontwerp van 1878 bevatte een

---

(1) Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulassig. Art. 52.

zoodanig correctief (1), hetwelk in hoofdzaak in het eind-ontwerp van 1886 is overgenomen.

Het door de bedoelde bepaling uitgesproken beginsel bestaat hierin, dat de eindbeslissing, gewezen in het proces tusschen afzender of ontvanger en eersten of laatsten spoorweg, *in quali et in quanto* bindend is voor den rechter, die over eene door de beide laatstbedoelde spoorwegen ingestelde regresactie te beslissen heeft. Er wordt hier derhalve aan een vonnis de kracht eener *res judicata* toegekend tusschen anderen dan de oorspronkelijke partijen.

Waar nu aan een vonnis eene dergelijke exceptioneele werking werd toegekend, moesten tevens waarborgen worden verleend voor de spoorwegen, die men aan de bedoelde werking onderwierp.

Algemeen was men het in de drie Conferentiën hierover eens, dat aan de belanghebbende spoorwegen de gelegenheid moest worden gegeven, om in het oorspronkelijk geding te interveniëeren. Het bezwaar echter, aan het toelaten der interventie verbonden, bestond hierin, dat zij allicht eene vertraging van het geding ten gevolge zoude hebben, iets wat men juist door het verbod der vrijwarings-procedure wilde voorkomen.

In de Conferentie van 1878 (2) werd daarom door den Heer LEJEUNE voorgesteld, dat waar men eenerzijds als voorwaarde voor de kracht van het oorspronkelijk vonnis tegen den regresplichtigen spoorweg vaststelde, dat laatstbedoelde spoorweg behoorlijk van het schadevergoedingsproces in kennis moest zijn gesteld en in concreto in staat moest zijn geweest

(1) Art. 34 *a*.

(2) Zie Procès-Verbal 1878 blz. 57.

in dat proces te interveniëeren, men aan den anderen kant moest bepalen, dat deze interventie nooit de eindbeslissing zoude kunnen vertragen. Dit voorstel werd echter verworpen. Men wilde den tusschengelegen spoorweg in staat stellen al het zijne aan te wenden ter verkrijging van een afwijzend vonnis in het schadevergoedingsgeding tegen den eersten of den laatsten spoorweg. Schreef men voor, dat hunne tusschenkomst het geding ook niet in het minst zoude mogen vertragen, de rechter zoude meermalen in de onmogelijkheid zijn bij zijne beslissing met die tusschenkomst rekening te houden, vooral in de gevallen, dat de kennisneming van het door den intervenient aangebrachte bewijsmateriaal eenigen tijd vereischt.

Als een andere waarborg tegen te groote vertraging van het geding, werd door den Heer PIJNAPPEL voorgesteld (1) voor het zenden der kennisgeving aan de belanghebbende lijnen door den tot vergoeding aangesproken spoorweg zeer korte termijnen vast te stellen (2).

De Conferentie was echter van oordeel, dat de *Conventie* ten aanzien van de hier bedoelde termijnen geene bepaling moest bevatten, en vereenigde zich met het voorstel van den heer VILLA, hiertoe strekkende, dat de *rechter* met het vaststellen van de bedoelde termijnen belast zoude zijn. De in het Tractaat opgenomen bepaling bevat nu in zooverre een nog ruimeren waarborg tegen de vertraging van het proces, dat ook voor de tusschenkomst zelve termijnen moeten worden vastgesteld.

Een tweede voorschrift betreffende de wijze, waarop het

---

(1) Zie Procès-Verbal 1878 blz. 88.

(2) Voor een telegraphisch bericht een termijn van 24 uren, voor het zenden van een aangeteekenden brief 48 uren, te rekenen van het oogenblik van het ontvangen van de dagvaarding.

verhaal moet worden uitgeoefend, is dat, waarbij bepaald wordt dat de verschillende regresplichtige lijnen bij ééne en dezelfde vordering moeten worden aangesproken, op straffe van verlies van het verhaal tegen de niet tegelijk gedagvaarde spoorwegen (1).

Aanleiding tot discussie heeft deze laatste bepaling alleen gegeven in verband met de vraag omtrent het *forum* der regres-actie.

Ten aanzien van laatstgenoemd punt stonden in de Conferentie van 1878 twee stelsels tegenover elkander, dat van het Zwitsersch vóór-ontwerp, dat tot kennisneming van de regres-actie alleen den in het oorspronkelijk schadevergoedingsproces competenten rechter bevoegd verklaarde, en dat van het Duitsche vóór-ontwerp, dat de rechtsvordering wilde brengen voor den rechter van het domicilie van het gedaagde spoorwegbestuur en, ingeval van meer dan één gedaagde, voor den rechter van het domicilie van den naastbijzijnden spoorweg.

Ter aanbeveling van eerstbedoeld stelsel werd door den heer Fick er op gewezen (2), dat de omstandigheid dat de eind-beslissing in het eerste geding tot grondslag strekt bij de beoordeeling der regres-actie, het noodzakelijk maakte dat deze laatste rechtsvordering voor denzelfden rechter als de oorspronkelijke vordering tot schadevergoeding werd aanhangig gemaakt, daar het anders zoude kunnen voorkomen dat een rechter tegen zijne overtuiging uitspraak zoude moeten doen.

Door Duitschland werd echter bij monde van den heer Meijer aangetoond, dat het door den heer Fick bedoelde bezwaar ook door het Zwitsersch vóór-ontwerp niet werd uit

(1) Art. 51 der Conventie.
(2) P.-V. 1878 blz. 58.

den weg geruimd, daar, moge de rechtbank al dezelfde zijn, dit niet belet dat het personeel der rechters verandert. Duitschland zag dan ook in het door den Zwitserschen afgevaardigde aangevoerde geen voldoenden grond om in deze van den regel: *actor sequitur forum rei* af te wijken.

De Conferentie van 1878 nam het stelsel van het Duitsche vóór-ontwerp aan.

Door het „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" werd in de reeds meermalen vermelde „Denkschrift" een derde weg aanbevolen. Men wilde de beslissingen over regres-vorderingen aan een uit de spoorwegbesturen zelve te vormen vast scheidsgerecht opdragen. Tot aanbeveling hiervan wees men er op, dat iets dergelijks reeds binnen een uitgestrekt gebied bestond, dat de spoorwegbesturen zelve het best in staat waren, de eigenaardige verhoudingen en technische zaken te beoordeelen, dat er bij elken grooten spoorweg vakjuristen waren aangesteld en dat ten slotte door de instelling van het scheidsgerecht eenheid van rechtspraak zoude gewaarborgd worden.

In de Conferentie van 1881 had men derhalve te kiezen tusschen de drie bovenvermelde stelsels, waarnaast door enkelen nog dat eener internationale rechtbank werd aanbevolen.

Tegen het in 1878 aangenomen (Duitsche) voorstel (1) werden door Frankrijk bezwaren in het midden gebracht (2). Een der afgevaardigden van genoemd land, de heer George, zag in bedoeld stelsel eene onbillijkheid jegens de spoorwegen van die staten, die, zooals b.v. Frankrijk, de grenzen vormen van het door de Conventie beheerscht gebied, welke spoorwegen

---

(1) Competentie van den rechter van de woonplaats des gedaagden.
(2) Protok. 1881 blz. 61.

in de meeste gevallen gedwongen zouden worden hunne regres-vorderingen bij een vreemden rechter aanhangig te maken.

Dit bezwaar komt ons echter ongegrond voor. In de eerste plaats vormen, met uitzondering van Zwitserland en Luxemburg, alle contracteerende staten de grenzen van het door de Conventie beheerscht gebied; het is in geenen deele zeker, dat in het algemeen meer binnen het bereik der Conventie vallende zendingen in Frankrijk dan in België, Nederland, Duitschland, Rusland, Oostenrijk, Hongarije of Italië een aanvang zullen nemen; voorts is het onjuist, dat de eerste spoorweg zijne regres-vorderingen steeds bij een rechter van een *vreemden* staat zoude moeten aanhangig maken; men denke slechts aan het geval, dat in het land van afzending twee of meer spoorwegen aan het transport deelnemen; is dan een deel der schade op de tweede lijn ontstaan, zoo is de eerste spoorweg bevoegd zijn regresactie aanhangig te maken bij den rechter van het domicilie van den tweeden spoorweg, dat is bij een *binnenlandschen* rechter.

Het in 1878 aangenomen stelsel vond ondersteuning bij de heeren GERSTNER, VILLA en ASSER (1). Zij wezen er op, dat de spoorwegen geheel vrij bleven door eene onderlinge regeling van de bepalingen der Conventie af te wijken, en dus bij overeenkomst de beslissing in deze materie aan een scheidsgerecht konden opdragen. Eene dergelijke arbitrage verplichtend te maken achtten zij niet wenschelijk. De heer ASSER toonde voorts aan, dat een internationale rechtbank in verband met den grooten omvang der contracteerende staten voor hare taak onvoldoende zou blijken, en dat vele staten zulk een rechtbank als eene gevaarlijke beperking hunner

(1) Protok. 1881 blz. 62.

souvereiniteitsrechten zouden beschouwen. Het stelsel der verplichte arbitrage, eindelijk, was thans bijna overal verlaten.

De Conferentie erkende de juistheid dezer overwegingen en liet de bepaling, zooals zij in 1878 was vastgesteld, bestaan. Alleen werd op voorstel van den heer VILLA den spoorwegen de keus gelaten, bij welken rechter zij, ingeval van meerdere gedaagden, hunne rechtsvordering aanhangig willen maken.

In verband met de den spoorwegen door de Conventie opgelegde verplichting om hunne vorderingen in vele gevallen bij een buitenlandschen rechter aanhangig te maken, heeft men in art. 56 al. 2 de bepaling opgenomen, dat bij actiën, die op grond der Conventie worden ingesteld, van den eischer-vreemdeling geene *cautio judicatum solvi* kan gevorderd worden.

Tweede groep. Tot deze categorie behooren de twee laatste alinea's van art. 23 der Conventie, houdende het verbod van beslaglegging in het buitenland op: *a*) vorderingen van den éénen spoorweg tegen den anderen, *b*) rollend materieel en de zich daarin bevindende roerende goederen van den spoorweg (1).

De eerste dier bepalingen is, blijkens het op 7 October 1881 in de conferentie verhandelde (2) eerst aan het slot der beraadslagingen van de Commissie van voorbereiding in het artikel opgenomen. Vandaar, dat de Duitsche afgevaardigde MEIJER (lid dier Commissie) bezwaar maakte, daaraan zijne stem te geven. „Dieser Absatz" zeide hij, „ist ganz neu; er hat aber eine sehr weit gehende Bedeutung und musz daher studirt

---

(1) Zie bladz. 362.
(2) Protoc. 1881. bl. 105—107.

werden. Es ist uns ein solches Studium, da der Beschluss der Commission, diesen Absatz hinzuzufügen erst gestern abend gefasst, und ein Antrag auf Hinzufügung einer solchen Bestimmung vorher von keiner Seite gestellt worden ist, nicht möglich gewezen" ..... „Heute", zoo klonk de zeer bepaalde conclusie van den Duitschen afgevaardigde, „erheben wir entschiedensten Widerspruch; die Deutsche Delegation ist angewiesen, da ein Studium des Vorschlages nicht möglich war, gegen die Alinea (3 und) 4 zu stimmen.

De heer ASSER zeide hierop, dat de Commissie op zijn voorstel de bedoelde alinea 4 (verbod van beslaglegging op vorderingen) aan het artikel had toegevoegd, en dat dit wel is waar eerst ter elfder ure was geschied, maar de zaak toch reeds bij de eerste lezing behandeld was en dus thans zonder bezwaar eene beslissing konde worden genomen. Zijn voorstel zelf noemde hij „eine Consequenz der den Eisenbahnen auferlegte Verpflichtung die Gläubiger von auswärtigen Bahnen zu werden".

Na een debat, waaraan ook door de heeren GEORGE (Frankrijk), DE SEIGNEUX (Zwitserland), LEJEUNE (België) en STEINBACH (Oostenrijk) werd deelgenomen, werd de bewuste vierde alinea *aangenomen*, met algemeene stemmen, behalve die van Duitschland en Rusland.

De aangenomen bepaling luidt nu aldus, dat verboden is het leggen van beslag op vorderingen van een spoorweg tegen een anderen, voortspruitende uit een internationaal vervoer, zoo dikwijls de spoorweg, die schuldenaar is, zijn zetel in een anderen staat heeft dan de spoorweg-schuldeischer.

Zooals hierboven reeds werd opgemerkt is dit verbod een correctief van de nadeelen, verbonden aan gedwongen crediet-

verleening in den vreemde. Deze credietverleening moet niet tengevolge kunnen hebben, dat de schuldeischer van hem, die het crediet verleende door beslaglegging onder diens buitenlandschen debiteur de gelegenheid erlange een buitenlandsch vonnis ten uitvoer te leggen, dat anders niet executabel zoude zijn.

Stel b.v. dat de spoorweg A ten gevolge van het internationaal vervoer gelden te vorderen heeft van den buitenlandschen spoorweg B. De crediteuren van A zullen in den regel, indien zij een tegen A executabel vonnis willen erlangen, hem voor zijn natuurlijken rechter in zijn eigen land moeten aanspreken. Vinden zij nu echter in het land van B de gelegenheid op vorderingen van A arrest te leggen dan zullen zij, zoo de rechter van het land van B bevoegd is van vorderingen door hen tegen A ingesteld, kennis te nemen (hetgeen wel altijd het geval zal zijn, indien zij zelve burgers van het land van B zijn) in laatstgenoemd land een executabel vonnis tegen A kunnen erlangen, hetgeen hun zonder de internationale credietverleening niet mogelijk zou zijn geweest.

Nu achtte men het terecht onbillijk, dat buiten de bedoeling der Conventie derden, die geheel buiten het transportcontract staan, daardoor zouden worden gebaat ten nadeele der spoorwegen. De aangenomen alinea 4 van art. 23 sluit deze ongelijkheid en onbillijkheid uit en verdient daarom o. i. te worden toegejuicht.

Men zou wellicht kunnen meenen, dat alles, wat de uitvoerbaarheid van vonnissen bevordert, goedkeuring verdient en dat men dan ook beter had gedaan de 4e alinea achterwege te laten en ten einde zoo doende een stap vooruit te gaan op den weg, die tot uitvoerbaarheid van buitenlandsche

vonnissen leidt. Dit zou echter en dwaalbegrip zijn, want het hier behandelde geval staat in geenerlei verband met de internationale uitvoerbaarheid. Hetgeen men beletten wil is alleen dit, dat de spoorweg A verplicht zij zich te onderwerpen aan de beslissing van een buitenlandschen rechter, ook waar die rechter volgens de wetten van het land van A niet de bevoegde is om hem te veroordeelen. Erkent echter de wet van het land van A onder zekere voorwaarden de uitvoerbaarheid van buitenlandsche vonnissen en zijn die voorwaarden vervuld ten aanzien van een in het land van B gewezen vonnis, dan zal natuurlijk A's crediteur, die het vonnis in het land van B verkreeg, het wel degelijk in het land van A kunnen ten uitvoer leggen, al moge ook het onder B gelegd arrest nietig zijn.

Het lag echter geenszins in de bedoeling der conferentie in het algemeen het leggen van beslag op de vorderingen tegen een buitenlandschen spoorweg te verbieden.

Uitdrukkelijk werd daarom bepaald, dat het verbod van beslaglegging niet toepasselijk zou zijn op het geval, dat het vonnis tegen den spoorweg-crediteur gewezen is door een rechter van den staat, waartoe die spoorweg zelf behoort. Voor dat geval, toch, geldt niet wat zooeven omtrent de gevolgen der gedwongen credietverleening gezegd is.

In het ontwerp van 1881 had men verzuimd deze onderscheiding te maken: het verbod van beslaglegging luidde daar *absoluut.*

Terecht werd in 1886 door de 1e Commissie in haar rapport de bedoelde wijziging voorgesteld. De toelichting luidde als volgt:

„Die Kommission ist — der Ansicht, dasz das Verbot solche Forderungen mit Arrest oder Exekution zu belegen, nicht

absolut sein soll. Dritte sollen allenfalls das Recht haben, die Eisenbahn vor ihrem natürlichen Richter zu belangen und wenn sie von diesem Richter ein Erkentniss erlangt haben, soll dieses in das Eigenthum der Eisenbahn vollstreckbar sein."

In zijn Commentaire op het ontwerp van 1881 (1) kent de heer DE SEIGNEUX, naar onze meening, aan de bepaling eene ruimere strekking toe dan de bedoeling der Conferentie was. „Il ne suffisait pas", zegt hij, „de constituer une créance liquide et exigible, il fallait que cette créance fût garantie et que des tiers domiciliés à l'étranger ne pussent avoir la possibilité de la frapper d'opposition *sous prétexte qu'ils étaient créanciers du dernier transporteur* . . . En effet le montant des frais de transport n'est pas la propriété exclusive du chemin de fer qui livre la marchandise, puisqu'il doit en tenir compte au moins pour partie aux transporteurs précédents". Volgens den heer DE SEIGNEUX is het dus den crediteuren van den laatsten spoorweg (den debiteur) niet geoorloofd arrest te leggen op de door hem ten behoeve zijner voorgangers geïnkasseerde vrachtpenningen.

De heer DE SEIGNEUX vergeet echter, dat de bedoelde bepaling niet op het oog heeft crediteuren van den laatsten spoorweg, maar wel schuldeischers der crediteuren van de laatste lijn.

De crediteuren van den laatsten spoorweg behouden ten volle de bevoegdheid om beslag te leggen hetzij op de vorderingen van de laatste lijn onder den ontvanger (den debiteur van hun schuldenaar), hetzij op de door hun debiteur reeds geïnkasseerde gelden.

Wat door de bepaling verboden wordt, is het leggen van

---

(1) Blz. 37.

arrest door de voorafgaande spoorwegen op de vorderingen van de laatste lijn (hun debiteur) tegen den ontvanger.

Ten duidelijkste blijkt dit in de eerste plaats uit de woorden der bepaling, die een arrest op „Forderungen" verbiedt; onder „Forderungen" kunnen niet ook de reeds geïnkasseerde gelden begrepen zijn. Voorts zoude door de opvatting van den heer DE SEIGNEUX voor de spoorwegen een recht worden gecreëerd, dat de Conferentie hun juist heeft willen onthouden nl. een algemeen privilegie voor hunne onderlinge vorderingen. Uitdrukkelijk toch werd door den heer STEINBACH verklaard, dat „man *kein Privilegium* schaffen, sondern nur den Eisenbahnen die Jurisdiction ihres eigenen Staates in Rücksicht desjenigen Vermögens wahren will, welcher ohne ihren Willen, ja gegen denselben, im Auslande sich befindet" (1).

Op voorstel van Oostenrijk werd in de Conferentie van 1886 aan het hier behandelde verbod een tweede toegevoegd en wel dat van een arrest op roerende goederen (ook geldsommen) van den spoorweg, die zich op het gebied van een vreemden Staat bevinden.

O. i. had men deze laatste verbodsbepaling achterwege behooren te laten. De spoorwegen worden door de *Conventie* niet gedwongen hun rollend materieel het gebied van een vreemden Staat te doen doorloopen; het wagenverkeer en wat daarmede samengaat, is bij onderlinge overeenkomsten tusschen de spoorwegen geregeld; de Conventie behoefde dus geen correctief te bevatten van de aan het stelsel der doorloopende wagens verbonden bezwaren.

De Commissie en met haar de tweede Conferentie dachten er intusschen anders over. Zij namen in aanmerking,

(1) Protok. 1881, blz. 106.

dat de verplichting van doorloopend vervoer noodwendig het laten doorloopen van het rollend materieel ten gevolge moest hebben, zoodat althans in feitelijken zin ook dit laatste als een noodwendig uitvloeisel der Conventie moest worden aangemerkt (1).

Men zou kunnen vragen of laatsbedoeld verbod eene beperking is van het in de meeste wetgevingen erkende recht van den staat om de voorwerpen, waarmede eene belastingovertreding gepleegd is, verbeurd te verklaren of daarop door den eigenaar verschuldigde boeten te verhalen. (2)

Het is o. i. aan geen twijfel onderhevig, dat het bedoelde recht door de Conventie niet wordt verkort.

Deze toch, die de privaatrechtelijke verhouding tusschen de spoorwegen regelt en op de rechten van derden slechts invloed uitoefent, voor zoover dit in verband met de bedoelde regeling wenschelijk scheen, kan niet geacht worden tevens inbreuk te hebben willen maken op de werking der fiscale en poenale wetgeving van de bijzondere staten, voor zoover die een recht van verhaal op het spoorwegmaterieel medebrengt. Het is niet aannemelijk, dat bij eene der mogendheden, die tot de Conventie zijn toegetreden, een dergelijke bedoeling zou hebben bestaan.

Intusschen zou voorzichtigheidshalve eene protokol-verklaring dienaangaande bij het teekenen van het definitieve tractaat wellicht aanbeveling verdienen, terwijl dan bij de herziening, die volgens art. 59 drie jaren na de onderteekening moet plaats hebben, de inhoud dier verklaring in het tractaat zelf zou kunnen worden opgenomen.

---

(1) Zie Protokol 1886, blz. 49.

(2) Men denke aan bepalingen als die van artikel 226 der Nederlandsche wet van 26 Augustus 1822.

Naar aanleiding van de hier behandelde bepaling der Conventie omtrent het rollend materieel moeten wij de aandacht vestigen op de den 1 Juni 1886 in Duitschland in werking getreden wet (1), luidende:

„Die Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, sind von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen der Pfändung nicht unterworfen.

Durch diese Bestimmung werden dieselben im Falle des Konkursverfahrens von der Konkursmasse nicht ausgeschlossen.

Auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen findet die Bestimmung des ersten Absatzes nur in soweit Anwendung als die Gegenseitigkeit verbürgt is."

In Oostenrijk-Hongarije verbiedt art. 1 van een Keizerlijke verordening van 23 September 1886 (2) het leggen van beslag op buitenlandsch spoorwegmaterieel, eveneens onder voorwaarde van reciprociteit.

Een den 17 Maart 1887 tusschen Duitschland en Oostenrijk-Hongarije gesloten tractaat (3) heeft voor deze beide landen de bedoelde wederkeerigheid vastgesteld.

§ 4

Internationale uitvoerbaarheid der vonnissen.

De Conventie heeft in artikel 56 het gewichtige beginsel aangenomen, dat de krachtens hare bepalingen door den be-

(1) Zie Deutsches Handels-Archiv, Mei 1887, blz. 196, noot 1.
(2) Oesterr. Reichsgesetzblatt, No. 144, van 23 Sept. 1886.
(3) Zie Deutsches Reichsgesetzblatt, 1887, No. 12.

voegden rechter uitgesproken vonnissen, zoodra zij uitvoerbaar zijn volgens de door dien rechter toegepaste wet, in alle tot de Conventie toegetreden staten uitvoerbaar zullen zijn, onder de voorwaarden en met inachtneming der vormen, voorgeschreven door de wetten van het land, waar men het vonnis verlangt te executeeren, zonder dat echter de inhoud van het vonnis aan een nieuw onderzoek zal worden onderworpen. Deze bepaling betreft zoowel de vonnissen bij verstek als die op tegenspraak gewezen. Zij is niet toepasselijk op vonnissen, die nog slechts bij voorraad uitvoerbaar zijn en evenmin op de veroordeeling tot schadevergoeding boven de proceskosten, uitgesproken tegen een eischer op grond van de ontzegging zijner vordering.

Er zijn weinig onderwerpen van internationaal privaatrecht, waarover in de laatste vijf-en-twintig jaren meer geschreven en gesproken is dan de vraag omtrent de internationale uitvoerbaarheid van vonnissen in burgerlijke zaken.

Dat de tegenwoordige rechtstoestand te dien opzichte in de meeste landen veel te wenschen overlaat, wordt vrij algemeen erkend. Hetzij, toch, het buitenlandsche vonnis onder geenerlei voorwaarde executabel verklaard wordt, althans niet zonder een nieuw proces over het *fond* der zaak, hetzij de wet executoirverklaring toelaat onder een aantal dikwijls moeilijk te vervullen voorwaarden of die afhankelijk maakt van te sluiten internationale verdragen (1), — in de

---

(1) Zie de opsomming der in de verschillende wetgevingen aangenomen stelsels bij T. M. C. ASSER, Revue de Droit International, 1869, Tome I, pag. 86—94.

Na dien tijd zijn echter in enkele landen wijzigingen der wetgeving tot stand gekomen. De belangrijkste is zeker die, vervat in § 661 der Duitsche Civil-Prozess-Ordnung, luidend:

praktijk komt ten uitvoerlegging van een buitenlandsch vonnis hoogst zelden voor, al moge ook de behoefte aan internationale uitvoerbaarheid meer en meer worden gevoeld. Alleen daar, waar deze uitvoerbaarheid steunt op bijzóndere tractaatsbepalingen, waarbij tevens de uitvoering van het beginsel geregeld is, zooals b.v. in de Fransch-Zwitsersche Conventie van 15 Juni 1869 (1), vindt zij practische toepassing.

Het is hier de plaats niet om de gronden, die voor eene radicale hervorming van den in de meeste landen bestaanden rechtstoestand (2) bij herhaling zijn aangevoerd nader uiteen te zetten of wel de bezwaren, die het streven naar zoodanige hervorming van andere zijden heeft uitgelokt, aan een kritiek te onderwerpen. Zooveel is zeker, dat het beperken der uitvoerbaarheid van een door den bevoegden rechter overeenkomstig de toepasselijke wet uitgesproken vonnis tot binnen de grenzen van den staat, waar het vonnis gewezen is, tot

---

»Das Vollstreckungsurtheil (vereischt voor de uitvoerbaarheid van een vreemd vonnis) ist ohne Prüfung der Gesetzmäszigkeit der Entscheidung zu erlassen.

Dasselbe ist nicht zu erlassen:

1. Wenn das Urtheil des ausländischen Gerichts nach dem für dieses Gericht geltenden Rechte die Rechtskraft noch nicht erlangt hat;

2. Wenn durch die Vollstreckung eine Handlung erzwungen werden würde, welche nach dem Rechte des über die Zulässigkeit der Zwangsvollstreckung urtheilenden deutschen Richters nicht erzwungen werden darf;

3. Wenn nach dem Rechte des über die Zulässigkeit der Zwangsvollstreckung urtheilenden deutschen Richters die Gerichte desjenigen Staates nicht zuständig waren, welchem das ausländische Gericht angehört;

4. Wenn der verurtheilte Schuldner ein Deutscher ist und sich auf den Prozess nicht eingelassen hat, sofern die den Prozess einleitende Ladung oder Verfügung ihm weder in dem Staate des Prozessgerichts in Person noch durch Gewährung der Rechtshülfe im Deutschen Reiche zugestellt ist;

5. Wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist."

(1) Zie Revue de Droit International, Tome I, pag. 476.

(2) Italie is wellicht de eenige staat, waar thans reeds in het algemeen buitenlandsche vonnissen kunnen worden uitvoerbaar verklaard zonder hernieuwd onderzoek van het fond der zaak. Zie art. 491 Codice d. Proced. Civ. van 25 Juni 1865.

ergerlijke misbruiken kan aanleiding geven. Aan de andere zijde, echter, zal het onvoorwaardelijk toekennen van executoriale kracht aan uitspraken van een vreemden rechter, in welk land ook gewezen en welk ook het onderwerp zij, waarop zij betrekking hebben, wel nimmer door eenigen staat als beginsel van wetgeving worden aangenomen. De groote moeielijkheid is hier nu gelegen in het bepalen der voorwaarden, waaronder de uitvoerbaarheid van vreemde vonnissen zal kunnen worden toegestaan, zoodat degeen die het vonnis gekregen heeft zonder al te veel moeite, omslag, kosten en tijdverlies zijn recht kan doen gelden, en tevens zoo, dat al die waarborgen verkregen worden, zonder welke de uitvoerende macht het „exequatur" aan een buitenlandsch vonnis niet mag verleenen.

Nu ligt het voor de hand, dat aan de internationale uitvoerbaarheid der vonnissen vooral dáár behoefte bestaat en zij ook vooral dáár met het minste bezwaar zal kunnen worden toegekend, waar die vonnissen gewezen zijn ter toepassing, niet van het bijzonder recht van een der staten, maar van een bij tractaat voor verschillende staten in het leven geroepen uniform recht ten aanzien van eenig bijzonder onderwerp.

Zoo verklaart de op 17 October 1868 tusschen de Rijnoeverstaten te Mannheim gesloten Conventie de door de Rijnvaartrechters ter toepassing van de bepalingen der Conventie gewezen vonnissen uitvoerbaar binnen de grenzen van al de contracteerende staten.

Evenzoo heeft nu ook de Berner Conventie dit beginsel terecht aangenomen voor de vonnissen, krachtens hare bepalingen in een der tot haar toegetreden staten gewezen. Maar de Conventie heeft tevens door de restrictiën, die zij aan het

beginsel verbindt en door aan de wetgeving der bijzondere staten over te laten het bepalen der voorwaarden, waaronder het exequatur zal worden verleend, wijselijk vermeden, dat opneming van het beginsel aanstoot mocht geven aan de tegenstanders eener radicale hervorming en zoodoende aan de algemeene goedkeuring van het tractaat in den weg staan.

Een enkel woord thans, zoowel over de bedoelde *restrictiën* als over de door de bijzondere wetgevingen te stellen *voorwaarden*.

De bepaling, dat het artikel niet van toepassing is op slechts bij voorraad executabele vonnissen had wellicht achterwege kunnen blijven. Het belang bij voorloopige executie, niettegenstaande appèl, kan wel degelijk ook bestaan in geval van executie in het buitenland. Men had, ware hier zoodanige executie bij voorraad toegestaan, onder de door de wet te regelen voorwaarden bepalingen kunnen opnemen om misbruik in dit opzicht tegen te gaan.

De thans opgenomen uitzondering van de slechts bij voorraad executabele vonnissen is ook daarom eenigszins zonderling, omdat in het algemeen de internationale uitvoerbaarheid is toegestaan, zoodra het vonnis uitvoerbaar is volgens de wet van het land, waar het gewezen wordt. In de meeste gevallen dus is het vonnis reeds uitvoerbaar terstond nadat het is uitgesproken en niet eerst nadat het in kracht van gewijsde is gegaan. Wel is in de Conferentie van 1878 (1) door den Heer DE SEIGNEUX voorgesteld de internationale uitvoerbaarheid tot *gewijsden* te beperken, maar dit voorstel is niet aangenomen. Derhalve zal zich nu het geval kunnen voordoen, dat de executie van een vonnis wordt aangevangen in het land, waar het gewezen is en tegelijk in een vreemd

(1) Zie Procès-Verbal 1878 bl. 59.

land, en dat bij het instellen van hooger beroep die executie ten deele wordt geschorst, terwijl zij voor het overige voortgang heeft.

De tweede restrictie betreft de veroordeeling tot schadevergoeding boven en behalve de proceskosten uitgesproken tegen den eischer wiens vordering ontzegd is. Wij gelooven dat eene dergelijke *poena temere litigantium*, zoo zij al in een der tien contracteerende staten nog mocht voorkomen, zeker wel tot de hooge uitzonderingen zal behooren. Maar dit daargelaten, is de aanleiding tot deze restrictie moeilijk te vatten. Indien iemand in een der contracteerende staten eene actie instelt met gebruikmaking van het procesrecht van dien staat en met het voorrecht om, ingeval hij zijn proces wint, het overeenkomstig bedoeld procesrecht verkregen vonnis in zijn geheel te kunnen ten uitvoer leggen in al de overige contracteerende staten, waarom dan niet voor het geval de eischer, die toch het initiatief tot den rechtstrijd genomen heeft, zijn proces verliest, aan den gedaagde het recht toegekend, het vonnis evenzeer in alle opzichten tegen den eischer te executeeren in al de tot de Conventie toegetreden staten? Men zegge niet, dat het verschil tusschen de wetgevingen dier staten ten aanzien der *poena temere litigantium*, het onbillijk doet zijn, in dit opzicht internationale uitvoerbaarheid toe te kennen. Er bestaat zeker evenzeer verschil en groot verschil tusschen die wetgevingen, betreffende het stelsel van veroordeeling in de kosten en het bedrag, dat daarvan ten laste der succumbeerende partij kan worden gebracht. Toch is, en te recht, in dit opzicht geenerlei restrictie in het tractaat opgenomen.

En nu de *voorwaarden* en *formaliteiten*. Een opmerkelijk verschil tusschen de Fransche en de Duitsche redactie van art. 56 moet hier allereerst besproken worden. Van de

vonnissen op grond der Conventie gewezen, zegt de *Duitsche* tekst dat zij „erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertrags-Staaten Vollstreckbarkeit" mits zekere voorwaarden vervuld worden; men leest in den Franschen tekst, dat die vonnissen „seront déclarés exécutoires dans les états signataires de la Convention par l'autorité compétente" etc.

De Fransche tekst eischt dus executoir-*verklaring* door eene autoriteit van het land, waar men het vonnis wil ten uitvoer leggen, de Duitsche niet. Nu zal echter wel de eerste der voorwaarden, door de nationale wet te stellen, deze zijn: dat het buitenlandsche vonnis eerst kan worden ten uitvoer gelegd uit kracht van een door den nationalen rechter te verleenen exequatur.

Wel is waar zou men uit de beraadslagingen der conferentie van 1881 (1) kunnen afleiden dat men bedoeld heeft den nationalen wetgever vrij te laten te beslissen of zulk een „exequatur" zou worden vereischt; maar wij kunnen ons moeilijk voorstellen, dat deze vraag door eenigen wetgever ontkennend zou worden beantwoord. Het buitenlandsche vonnis toch zal alleen executabel zijn, wanneer het beantwoordt aan de eischen door de Conventie gesteld: het moet gewezen zijn door den *bevoegden* rechter en uit kracht der bepalingen van de Conventie. Wie zal nu echter te beoordeelen hebben of een vonnis aan die eischen voldoet? Zal men dit overlaten aan den deurwaarder of andere beambten, met de executie belast? Men kan begrijpen dat zoodanigen beambte wordt overgelaten te onderzoeken of het hem ter hand gestelde vonnis naar den *vorm* een vonnis is (ofschoon ook zelfs dit, waar het buitenlandsche vonnissen geldt, niet zonder bezwaar is). Maar het

(1) Zie Protok. 1881, bl. 64, 65 en 130.

zou zeker veel te ver gaan, door zoodanigen beambte te doen uitmaken (zij het ook slechts *a priori* en behoudens verzet tegen de executie) of het vonnis is gewezen door een bevoegden rechter en uit krachte der bepalingen van de Conventie.

Hiertoe zal dus zeker de tusschenkomst van den nationalen rechter vereischt worden.

Wat het laatste punt betreft meenen wij dat de nationale wetten eene bijzondere bepaling zullen moeten opnemen, zonder welke de toepassing van artikel 56 tot groote moeilijkheden zou kunnen aanleiding geven. Het is namelijk denkbaar, dat de motiveering van een vonnis twijfel laat bestaan of de beslissing al dan niet op de bepalingen der Conventie steunt, terwijl het ook door cumulatie van vorderingen of doordien de gedaagde als eischer in reconventie is opgetreden, mogelijk is, dat een deel van het *dictum* der beslissing op de Conventie steunt, een ander deel niet. Nu zou het dikwijls voor den rechter van wien het „exequatur" verzocht wordt, moeilijk zijn, hieromtrent zekerheid te erlangen, althans zou hiertoe dikwijls een omslachtig en langdurig onderzoek vereischt worden, waardoor het nut der bepaling, die een hernieuwd onderzoek van het *fond* der zaak verbiedt, grootendeels zou verloren gaan. Het verdient daarom aanbeveling, dat den rechter zelf, die een vonnis geheel of ten deele krachtens de Conventie uitspreekt, worde opgedragen bij zijn dictum uitdrukkelijk te verklaren, of en in hoeverre dit op de Conventie steunt. Zeker ware het meer afdoende geweest, zoo dergelijk voorschrift in de Conventie ware opgenomen. Thans echter zullen de bijzondere wetten hierin moeten voorzien.

Wat nu de verdere voorwaarden betreft, in deze wetten op te nemen, zal men zeker in de verschillende staten zich zooveel mogelijk aansluiten bij de bestaande wetgeving. Het

is echter te wenschen, dat men zich bij het stellen dier voorwaarden tot het minimum beperke.

Tot de voorwaarden, waarvan door sommige wetgevingen het verleenen van het „exequatur" wordt afhankelijk gemaakt, behoort dikwijls deze, dat het vonnis geene beschikking bevatte, in strijd met de wetten van publieke orde, geldende in den staat, waar de executie verlangd wordt.

In het algemeen kan men tegen deze restrictie aanvoeren, dat door haar de rechter, van wien het „exequatur" verlangd wordt, tot eene materieele revisie van het vonnis gedwongen wordt, en dat er voorts geen grond aanwezig is om, waar men aan de binnenlandsche vonnissen, die met de publieke orde in strijd zijn, de executoriale kracht toekent, deze aan de door een vreemden rechter gewezen vonnissen te ontzeggen, daar men immers bij het verleenen van executabiliteit van vreemde vonnissen van het denkbeeld uitgaat, dat het dictum van den in iedere zaak bevoegden rechter geëerbiedigd moet worden.

Maar in het bijzonder ten aanzien van het door de Conventie geregelde onderwerp kan het aannemen der bedoelde restrictie door de nationale wetten tot bezwaren aanleiding geven.

In verschillende opzichten, toch, is de Conventie ten opzichte van hetgeen door haar als de publieke orde betreffende wordt aangemerkt, minder streng dan sommige der bijzondere wetgevingen.

En hoewel, strikt genomen, ook de Conventie zelve deel uitmaakt van de bijzondere wetgevingen, zoo komt het ons niettemin ter voorkoming van mogelijk misverstand wenschelijk voor, de bedoelde beperking in de nationale wetten niet op te nemen.

Wij hebben nu de toelichting der Ontwerp-Conventie van 1886 naar ons beste vermogen ten einde gebracht. Het zoude ons niet passen een eigen oordeel over dit gewichtige Staatsstuk uit te spreken. Wel echter mogen wij wijzen op de zeker opmerkelijke omstandigheid, dat het nut van uniform recht ten aanzien van het onderwerp der Conventie, reeds in 1875 op zoo overtuigende wijze door de Heeren DE SEIGNEUX en CHRIST aangetoond, sedert algemeen is erkend.

Vooral verdient hier gewezen te worden op het oordeel, reeds in 1878 uitgesproken door prof. v. BULMENINCQ (in de Revue de Droit International X, pag. 83—100) en in het volgend jaar 1879 door prof. GEORG COHN in zijne merkwaardige voordracht in de „Juristische Gesellschaft" te Weenen „Ueber international gleiches Recht".

Beide deze beoefenaren van het internationaal recht hadden hoofdzakelijk de strekking der Conventie in het algemeen op het oog; nadat echter in drie Conferentiën het onderwerp op grondige wijze behandeld en het oorspronkelijk ontwerp door herhaalde herziening gelouterd en verbeterd is, hebben ook andere uitstekende rechtsgeleerden hun oordeel uitgesproken. Dat van prof. THALLER te Lyon is, zooals wij gezien hebben (1), in enkele opzichten niet onverdeeld gunstig, maar, naar wij hebben trachten aan te toonen, betreffen zijne

(1) Zie hierboven bl. 27 noot 1 en bl. 31 noot 3.

bezwaren niet zoo zeer den inhoud der vastgestelde bepalingen als wel den omvang der Conventie, terwijl ook politieke beschouwingen aan zijn oordeel niet geheel vreemd schijnen te zijn (1).

Eindelijk heeft geheel onlangs de bekende Züricher advocaat en hoogleeraar Dr. Meili in een werkje, getiteld „Internationale Eisenbahnverträge," Hamburg 1887, waarvan 29 bladzijden aan de Berner Conventie gewijd zijn (2) een bijzonder gunstig oordeel over dit tractaat uitgesproken.

„Die Gründung des internationalen Frachtrechts", zoo schrijft hij blz. 57, „ist eine groszartige Schöpfung der Neuzeit und es kommt ihr in meinen Augen eine immense Bedeutung zu. Es liegt ein ziemlich completer Eisenbahnrechtscodex für den internationalen Rechtsverkehr vor. Während der Weltpost- und Telegraphenvertrag eine wesentlich geschäftliche und technische Einheit errichtet hat, stellt das vorliegende Werk eine Zusammenfassung des wichtigsten internationalen Eisenbahnprivatrechts dar, dem man auch nach dem Maszstabe strenger Haftpflichtgrundsätze seine hohe Anerkennung nicht versagen wird. In dieser Unification privatrechtlicher Normen liegt der bleibende Werth des neu geschaffenen Rechtsbuches. Denn es ist klar das ein beinahe für den ganzen Europäischen Continent einheitlich begründetes Civilrecht über die so wichtigen internationalen Rechtsbeziehungen, welche in Folge der Transportmittel der Eisenbahnen ent-

---

(1) Intusschen wordt de meening alsof de Conventie hoofdzakelijk onder *Duitschen* invloed zou zijn tot stand gekomen, door hare wordingsgeschiedenis en haren inhoud, in verband ook met de gevoerde beraadslagingen, geenszins bevestigd.

(2) Tot ons leedwezen hebben wij dit werkje eerst leeren kennen toen het grootste gedeelte onzer verhandeling reeds was afgedrukt.

stehen, einen mächtigen Fortschritt enthält, — er ist gröszer, als die freilich auch sehr achtbare Internationalisirung der Privatrechtssätze über gewerbliches und künstlerisches Eigenthum. Mit den Eisenbahnen verkehrt Jedermann und es giebt Niemanden, der am Wohl und Wehe dieser Anstalten nicht betheiligt ist. Dank der neuen Schöpfung, welche durch das allseitige Nachgeben der betheiligten Nationen ermöglicht wurde, ist jetzt das internationale Eisenbahnprivatrecht mit Bezug auf den internationalen Güterverkehr einem Gesetzbuche einverleibt, das eine würdige Ergänzung der Einheit der Eisenbahntechnik bildet. Anstatt, dasz der Verkehr bei der Beurtheilung der aus dem internationalen Waarenverkehr hervorgehenden Fragen auf juristische Controversen und auf juristische Literatur angewiesen wäre, stehen jetzt feste und sichtbare Marksteine da. Es ist ein Codex im welthistorischer Bedeutung geschaffen worden, ein Werk das von unendlichem Gewinn an sich ist und als leuchtendes Vorbild dasteht im internationalen Recht, es ist die theilweise Erfüllung eines schönen und idealen Gedankens, den Cicero in folgende Worte gefasst hat: non erit alia lex Romae alia Athenis alia nunc alia posthac; sed et omnes gentes et omni tempore una lex et sempiterna et immortalis continebit".

Dat op de bijzondere bepalingen van het ontwerp hier en daar gegronde aanmerkingen zouden kunnen worden gemaakt, mag veilig worden aangenomen. Wel verklaart Meili (1) dat „alle Detailmängel verschwinden auf dem glänzenden Gemälde „dieser völkerrechtlichen Schöpfung". Maar hij zelf wijst op de in art. 59 der Conventie voorgeschreven driejarige her-

(1) Blz. 59.

ziening, en met het oog daarop kan het nuttig zijn de bedenkingen, waartoe de inhoud van enkele bepalingen aanleiding geeft, bekend te maken. Wij zullen ons daarom veroorloven hieronder de opmerkingen van dien aard saam te vatten, die in den loop dezer verhandeling door ons zijn gemaakt. Waar de dwaling aan *onze* zijde is (en zeker is dit dikwijls het geval) zal het ons aan terechtwijzing niet ontbreken.

VOORGESTELDE WIJZIGINGEN.

I.

TARIEFWEZEN.

De bepaling van Art. 11 betreft een onderwerp dat in deze Conventïe niet te huis behoort en zou dus geschrapt kunnen worden. (Bl. 81 en 82 hierboven).

II.

ONJUISTE OPGAVE VAN GEWICHT EN HOEVEELHEID.

De Conventie behoorde voor de gevallen, waarin controleering der opgave van gewicht en hoeveelheid aan de spoorwegen geoorloofd is, eene boete te bedreigen tegen onjuiste opgaven van dien aard (Art. 7 al. 4 der Conventie, blz. 139—140).

III.

REMBOURSEMENT BIJ ZENDINGEN MET VOORUIT BETAALDE VRACHT.

Minder juist is de bepaling, dat goederen waarvoor vooruitbetaling der vracht kan worden gevorderd (dat zijn die, welke aan spoedig bederf onderhevig of van geringe waarde zijn) niet met remboursement mogen worden bezwaard (Art. 13 blz. 171).

IV.

RECHTEN VAN DEN ONTVANGER BIJ NIET-AANKOMST DER GOEDEREN.

De Conventie had uitdrukkelijk moeten bepalen dat, ook indien de goederen na afloop van den transporttermijn niet ter bestemmingsplaats zijn aangekomen, de *geadresseerde* uit het vrachtcontract kan ageeren (Art. 16 blz. 250, 251).

V.

VOORRANG VAN DEN SPOORWEG.

De Conventie had uitdrukkelijk moeten bepalen dat de vraag, of het recht van voorrang van den spoorweg op de vervoerde goederen, na aflevering dier goederen blijft voortbestaan en gedurende welken termijn, volgens de nationale wet van ieder land te beantwoorden is (Art. 21 blz. 274, 275).

VI.

SCHADEBEREKENING BIJ AANKOMST VAN HET GOED IN BESCHADIGDEN STAAT.

Verduidelijking van art. 37 is wenschelijk. (Blz. 325).

VII.

AANSPRAKELIJKHEID VOOR VERTRAGING.

De ontheffing van de aansprakelijkheid voor vertraging, thans blijkens de woorden van art. 39 afhankelijk gemaakt van het bewijs van *overmacht*, had, in overeenstemming met de blijkbare bedoeling der Conferentie, moeten zijn verbonden aan het bewijs van *toeval* (Art. 39, blz. 333—335).

VIII.

VERVOER VAN NIET OF SLECHTS VOORWAARDELIJK TOT HET VERVOER TOEGELATEN GOEDEREN.

Terwijl door art. 2 en 3 de Conventie op het vervoer van bepaalde categorieën van goederen (nl. die, welke niet of alleen onder vervulling van zekere voorwaarden tot het transport zijn toegelaten) niet of slechts voorwaardelijk wordt toepasselijk verklaard, bepaalt art. 43, dat indien een vervoer van de bedoelde goederen onder een onjuiste opgave of zonder dat de voorwaarden vervuld zijn, heeft plaats gehad, de spoorweg voor dat vervoer uit het vrachtcontract niet aansprakelijk is. De vraag kan zich hierbij voordoen (1) of het de bedoeling der laatste bepaling is, de door de Conventie ten aanzien der aansprakelijkheid gegeven regelen op dat vervoer niet toepasselijk te verklaren (in welk geval art. 43 naast de artikelen 2 en 3 overbodig is), dan wel of (zooals uit de woorden van art. 43 veeleer is af te leiden) men den spoorweg in het door art. 43 bedoelde geval van de aansprakelijkheid *ex recepto* heeft willen ontheffen. In het laatste geval zou de bepaling in strijd zijn met die van de voormelde artt. 2 en 3 of althans eene uitzondering behelzen op de uit die bepalingen voortvloeiende niet-toepasselijkheid der Conventie op het transport der goederen, die niet of slechts voorwaardelijk tot het vervoer worden toegelaten. Het ware dan wellicht beter geweest, de bepaling na de artt. 2 en 3 in de Conventie op te nemen. Wat nu betreft de inhoud der bepaling, in laatstbedoelden zin opgevat, veroorloven wij ons de opmerking, dat zij alsdan te ver gaat.

---

(1) Discussiën hebben naar aanleiding van deze bepaling, blijkens de protokollen, niet plaats gehad.

Naar onze meening behoort de spoorweg alleen ontheven te zijn van de aansprakelijkheid ex recepto voor schade, veroorzaakt door een gevaarlijke omstandigheid, die, tengevolge van de onjuiste opgave, waaronder de goederen hem ten vervoer zijn aangeboden, hem niet bekend is geweest (1).

IX.

IN STAND BLIJVEN DER VORDERINGEN TEGEN DEN SPOORWEG WEGENS UITWENDIG NIET-ZICHTBARE GEBREKEN NA HET AANNEMEN DER GOEDEREN EN DE BETALING DER VRACHT.

Het ware wenschelijk, het, om het in stand blijven der rechtsvorderingen wegens uitwendig niet-zichtbare gebreken gestelde, vereischte eener *expertise* te vervangen door dat van een *protest*, door den ontvanger na de ontdekking der gebreken aan den spoorweg te doen. (Art. 44 blz. 307).

X.

RECHT VAN VERHAAL VAN DEN EERSTEN EN VAN DEN LAATSTEN SPOORWEG.

De Conventie behoorde, evenals dit ten aanzien van de *vracht* door art. 23 is bepaald, den eersten en den laatsten spoorweg, die de *schade*, op een der overige lijnen ontstaan, hebben vergoed, niet uitsluitend een recht van verhaal toe te kennen tegen den spoorweg, waarop de schade ontstaan is, maar ook tegen den onmiddellijk volgenden of onmiddellijk voorafgaanden spoorweg. (Art. 47, bl. 351, 352).

---

(1) Wij hebben dit punt eenigszins meer uitgewerkt omdat het bij de behandeling van de bepalingen der Conventie aan onze aandacht was ontsnapt.

XI.

INSOLVENTIE VAN EEN DER SPOORWEGEN DIE AAN HET VERVOER HEBBEN DEELGENOMEN.

Het beginsel, dat het door de insolventie van een der spoorwegen ontstane nadeel over allen die aan het transport hebben deelgenomen, wordt omgeslagen, had niet tot de schadeloosstelling beperkt moeten zijn, maar ook tot de vracht en andere kosten uitgestrekt moeten worden. (Art. 47, blz. 355).

XII.

UITVOERBAARHEID VAN VONNISSEN.

Het vereischte van *exequatur*, door de bevoegde macht in het land, waar het vonnis moet worden ten uitvoer gelegd, daaraan te verleenen, behoort in de Conventie zelve te worden opgenomen. (Art. 56, blz. 375).

Tevens ware het wenschelijk in de Conventie te bepalen, dat de rechter die een vonnis geheel of ten deele krachtens de Conventie uitspreekt, bij zijn dictum uitdrukkelijk verklare, of en in hoeverre dit vonnis op de Conventie steunt. (Art. 56, blz. 376).

De beide in art. 56 opgenomen restrictiën behooren te vervallen (blz. 373—374).

I.

INTERNATIONALES UEBEREINKOMMEN

ÜBER DEN

EISENBAHN-FRACHTVERKEHR.

CONVENTION INTERNATIONALE

SUR

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.

Artikel 1.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschliessenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschliessenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Article 1er.

La présente Convention internationale s'applique à tous

les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions règlementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Vg. Slotprotokol 1.

De Conventie is niet toepasselijk op het nationaal vervoer (blz. 32, 33). Ander stelsel aan te nemen bij het internationaal wisselrecht (blz. 33, 34, 35). Uitzonderingen ten aanzien van het transit-vervoer en het transport van den eenen Staat naar het douanestation van een aangrenzenden Staat; gronden voor deze uitzonderingen (blz. 35—38). Beperking van de heerschappij der Conventie tot het vervoer langs spoorwegen, die door de contracteerende Staten op speciaal daartoe ingerichte lijsten zijn geplaatst, in de eerste plaats tot bepaling van het gebied, waarover de Conventie werkt, en voorts als waarborg tegen de nadeelen, die voor de spoorwegen uit de hun door de Conventie opgelegde verplichtingen kunnen voortvloeien (blz. 38—40).

Art. 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit,

nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;

3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objects suivants:

1°. Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2°. Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3°. Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Blz. 66.

Art. 3.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach

Maszgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 3.

Les dispositions règlementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Verschil tusschen de strekking van dit artikel en die van artikel 2 (blz. 66, 67).

Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 4.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention ; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

De Conventie bevat, behalve de bepaling van art. 11, geene regelen betreffende het tariefwezen (blz. 73, 74). Uit artikel 4 kan per argumentum a contrario worden afgeleid, dat de spoorwegen hunne aansprakelijkheid ex recepto niet door algemeene in de reglementen opgenomen bepalingen

kunnen beperken. Beteekenis van het woord »Tarife" in verband daarmede (blz. 101, 102). Gunstige afwijking van het Duitsche recht, waar ook het beperken der aansprakelijkheid door een bijzonder beding met den afzender verboden is (blz. 102).

Art. 5.

Jede nach Massgabe des Artikel 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1°. que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

2°. que le transport soit possible, en égard aux moyens ordinaires de transport ;

3°. que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expéditon détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépot les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Noodzakelijkheid van de in alinea 1 uitgedrukte verplichting (blz. 63, 64). De in art. 5, 1°, 2° en 3° gestelde voorwaarden verdienen de voorkeur boven die van art. 422 van het Duitsche Handelswetboek (blz. 65).

Sanctie der bepaling van alinea 1 (blz. 65, 57, 58).

Verbod van persoonsbegunstiging ten aanzien van de orde der verzending, al. 3 (blz. 79). Voorbeeld van een »Zwingender Grund des Eisenbahnbetriebes" (blz. 79, 80).

Art. 6.

Jede internationale Sendung (Art. 1) muss von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a. Ort und Tag der Ausstellung;

b. die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;

c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;

d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;

e. das Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;

f. die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);

g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;

h. das genaue Verzeichniss der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;

i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);

k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als

auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);

l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen:

1. dass die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;

2. dass keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;

3. dass die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes es gestatten.

Die nähern Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung is berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplicat.

Art. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la garde d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indi-

cation du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie, que sous les conditions suivantes :

1°. les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;

2°. il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur ;

3°. la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Het is in verband met art. 27 in het belang van den afzender raadzaam alle tusschen hem en den spoorweg tot stand gekomen bedingen in den vrachtbrief op te nemen (blz. 126, 127). Minder ruime bevoegdheid tot het kiezen der route door den afzender dan door den Verein-Reglement is gegeven (blz. 128, 129). Betere rèdactie van de bepaling van art. 6, 1ª. 1, al. 2 dan van die van § 50, nº. 3, al. 3 van het Vereins-Reglement.

Verplichting van den afzender tot onderteekening van den vrachtbrief afhankelijk gemaakt van de bijzondere wetgevingen; discussiën over deze bepaling (blz. 129, 130, 131). Bepaling der voorlaatste alinea in verband met de Fransche »bulletins d'expédition" (blz. 131, 132).

Art. 7.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Massgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maszregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln

oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maszgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzt wird.

Art. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombredes colis.

Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Blz. 136, 137. Beraadslagingen over het vereischte van de tegenwoordigheid des afzenders bij het door den spoorweg ingesteld onderzoek naar den inhoud der zending, al. 2 (blz. 138, 139). Critiek van alinea 4 (blz. 139, 140 en 381).

Art. 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche im dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender bezorgt

wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweize Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplicate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplicat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

Art. 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de

voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Het stempelen van den vrachtbrief geen voorwaarde voor het tot standkomen van het vrachtcontract (blz. 125).

Beraadslagingen over het vrachtbrief-duplicaat uitgesteld tot art. 15 (blz. 125, 126).

Bewijskracht van den vrachtbrief; betere redactie dan die van art. 391 H.G.B. (blz. 132, 133). Vereischte van het nawegen en natellen door den spoorweg van de goederen, die door den afzender worden ingeladen, als voorwaarde voor de bewijskracht der opgaven van gewicht en getal in den vrachtbrief; beraadslagingen daarover; bezwaren tegen de verplichting van den spoorweg om de goederen op verlangen van den afzender na te wegen en na te tellen (blz. 133, 134). Reeds het verzoek van den afzender tot het nawegen en natellen en het betalen der daarvoor vastgestelde premie is voldoende (blz. 134, 135). Onvolledigheid der bepaling (blz. 135, 136).

Art. 9.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absen-

der auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstelt.

Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions règlementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le

cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

De verplichting des afzenders tot verpakking *uitdrukkelijk* in de Conventie opgenomen, in tegenstelling tot de bijzondere wetgevingen (blz. 167). Distinctie tusschen uitwendig zichtbare en niet-zichtbare gebreken (blz. 168).

Art. 10.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Commissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen

und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification

de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Het onderzoeken der papieren in afwijking van het Duitsche recht geene verplichting voor den spoorweg (blz. 170). Nadeelen voor den spoorweg verbonden aan de bevoegdheid van den afzender om een expediteur met de in- en uitklaring te belasten (blz. 220). Voorgestelde middelen als correctief van die nadeelen (blz. 220, 221). Aansprakelijkheid van den spoorweg, wanneer hij de douaneformaliteiten zelf vervult of daarmede een expediteur belast (blz. 222, 223).

Art. 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern,

welche in Folge ihrer äusseren oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions du prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécéssités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Vg. Slotprotokol 2.

De bepaling van alinea 1 (verbod der *traités particuliers*) is in de Conventie niet op hare plaats (blz. 80, 81, 82, 381). Voorstel van Duitschland, om in het slotprotokol de belofte van alle contracteerende Staten op te nemen dat het verbod der refactiën ook tot het nationaal vervoer zou worden uitgebreid, verworpen. Gevolg van het Duitsche voorstel is de thans in no. 2 van het slotprotokol opgenomen verklaring. (blz. 81).

Art. 12.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

Art. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des

frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

De afzender heeft de keus om de vracht bij het vertrek te voldoen of den ontvanger met de betaling daarvan te belasten. Gedwongen crediet-verleening tusschen de spoorwegen (blz. 92, 93).

Art. 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezah-

lung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet.

Die Eisenbahn is nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions règlementaires qu'autant que tous les chemins de fer, qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Critiek der uitzonderingsbepaling ten aanzien van de goederen, die aan spoedig bederf onderhevig of van geringe waarde zijn (blz. 171, 382). Onzekerheid ten aanzien der vraag, welk het gevolg is hiervan, dat de eerste spoorweg zonder toestemming der overigen het algemeen maximum of de waarde der goederen overschrijdt (blz. 172, 173). Welke waarde moet hierbij tot maatstaf worden genomen, die ter afzendings- of ter bestemmingsplaats? (blz. 172, 173).

Art. 14.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Liederfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Art. 14.

Les dispositions règlementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Blz. 209.

Art. 15.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indess dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplicatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplicat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplicat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maszgabe des

Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmässige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungs-Bestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung is auf dem Frachtbriefduplicat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst worden sind.

Art. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant

qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expéditiont.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions règlementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit an remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

De vraag betreffende het beschikkingsrecht in nauw verband met die betreffende het al of niet verplichtend stellen van het vrachtbrief-duplicaat (blz. 190). Men kan onderscheiden tusschen het stelsel der cognoscementen (bezwaren daaraan verbonden, blz. 191), dat van de absolute bevoegdheid van den afzender tot beschikking over de goederen (bezwaren, blz. 190, 191), en dat van het beschikkingsrecht, afhankelijk gemaakt van het bezit van het vrachtbrief-duplicaat (blz. 193, 194). Voordeelen van dit laatste stelsel, waarbij de afgifte van het duplicaat verplichtend moet zijn (blz. 197). De bedenkingen daartegen in het midden gebracht van weinig gewicht (blz. 195, 196). Resumtie van de verschilpunten tusschen cognoscement, recepissen, vrachtbrief-duplicaat en vrachtbrief (blz. 198, 199). Omvang van het beschikkingsrecht (blz. 199, 200). Vorm voor de uitoefening van het recht voorgeschreven (blz. 200, 201). Vergelijking van de Russische wet ten aanzien van dit onderwerp met de Conventie (blz. 202, 203).

Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplicats befindliche Ab-

sender der Eisenbahn eine nach Massgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contract lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désigné par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Constructie van het recht van den ontvanger (blz. 223—233). Practische gevolgen daarvan (blz. 233, 234). Critiek van de bepaling van art. 16. Het blijkt niet of de ontvanger, ook bij niet-aankomst der goederen, een recht tegen den spoorweg heeft (blz. 250, 251, 382).

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Constructie van de verplichtingen des ontvangers (blz. 251—260). De in Duitschland bestaande onzekerheid ten aanzien der vraag of de ontvanger alleen door het aannemen van de goederen en den vrachtbrief te zamen of ook door het aannemen van de goederen of den vrachtbrief afzonderlijk tot betaling der vracht verplicht wordt, opgelost door de Conventie (Fransche tekst). Onduidelijkheid van den Duitschen tekst te dien aanzien (blz. 273).

Art. 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplicats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Het hier den afzender gegeven recht tot verbreken van het contract is niet te verwarren met het recht tot het geven van een contraorder, waarbij hij de teruggave der goederen verlangt (blz. 177, noot 1).

Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht

an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den führ die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 19.

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, son réglées conformément au lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Zie blz. 250.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son

compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Wettelijk mandaat. Verplichting en recht van den laatsten spoorweg tot inkasseering van het aan zijn voorgangers verschuldigde (blz. 345). Het pandrecht der vorigen blijft voortduren. Geene rechtsanomalie (blz. 341).

Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Karakter van het pandrecht volgens het D.H.G. (blz. 261—268).

De voorrang van den spoorweg eindigt bij de aflevering der goederen. Het was de bedoeling der Conventie te dien aanzien de bijzondere wetgevingen van kracht te laten (blz. 274, 275, 382).

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Men leide uit de bepaling van dit artikel niet af, dat ook het bepalen van den *duur* van het pandrecht aan de bijzondere wetgevingen is overgelaten (blz. 274, 275).

Art. 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vortbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Massgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung

der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines andern Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui

résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

De aansprakelijkheid van den laatsten spoorweg tegenover alle voorafgaanden, afwijking van de algemeene rechtsbeginselen (blz. 345). Geen uitdrukkelijke bepaling ten aanzien van het regres-verlies. Dit laatste vloeit voort uit al. 2 van het art. 23 (blz. 345, 346). Nadere ontwikkeling van het regres (blz. 346, 347). Grond voor het verbod van beslaglegging op vorderingen tegen een buitenlandschen spoorweg (blz. 362—365). Restrictie van dit verbod, ten aanzien van vonnissen gewezen door een rechter van den Staat, waartoe de spoorweg-crediteur behoort (blz. 365—366). Verbod van beslaglegging op het rollend materieel en de zich daarin bevindende roerende goederen, die zich op het gebied van een vreemden Staat bevinden (blz. 367). Dit verbod behoort in de Conventie niet thuis (blz. 368). Duitsche wet, houdende het verbod van beslaglegging op spoorwegmaterieel; Oostenrijksch-Hongaarsche verordening van gelijke strekking; Duitsch-Oostenrijksch tractaat (blz. 369).

Art. 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Zie blz. 251.

Art. 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniss derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag der Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Ausserdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn

entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

De bepaling van alinea 2 is een uitvloeisel van het door de Conventie aangenomen beginsel, volgens hetwelk het beschikkingsrecht van den afzender aan het bezit van het vrachtbrief-duplicaat verbonden is (blz. 196, 307).

Art. 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maszgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste

Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est reponsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant

dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Gedwongen credietverleening (blz. 91). De niet-aansprakelijkheid der tusschengelegen lijnen voor het door de overigen verrichte vervoer, is in de Conventie zelve opgenomen in tegenstelling tot het Duitsche recht, waar die niet-aansprakelijkheid het gevolg is van een door het Handelsboek veroorloofd en in het Betriebsreglement opgenomen beding (blz. 91).

Art. 28.

In Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

De Conventie is hier strenger dan het recht der bijzondere Staten (blz. 91).

Art. 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Noodzakelijkheid van de gelijkstelling der handelingen van de bedienden des vervoerders met die van den vervoerder zelven (blz. 287, 288).

Art. 30.

Die Eisenbahn haftet nach Maszgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la mar-

chandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Uiteenzetting van de beginselen van het receptum; noodzakelijkheid van de strenge aansprakelijkheid des vervoerders voor schade (blz. 275—283); begrip van overmacht, (286—290).

Art. 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportit werden,

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel

oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere,

   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1°. De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2°. De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera resultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3°. De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4°. De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5°. De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6°. De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, en égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Gevallen van niet-aansprakelijkheid van den spoorweg. Vermoeden van het causaal-verband. Onzekerheid of de mogelijkheid van het causaal-verband *in concreto* of slechts *in abstracto* aanwezig moet zijn (blz. 294, 295). Bedenkingen door den heer DE SEIGNEUX tegen de gevallen der niet-aansprakelijkheid aangevoerd (blz. 304, 305).

Art. 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welch nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen

Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions règlementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la

marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise, ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Blz. 304.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les même bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Bedrag der vergoeding voor verlies. Tegenover de strenge regelen van het »receptum" beperking der aansprakelijkheid tot de handelswaarde, geene vergoeding van het »quanti interest" (blz. 308, 309). Strijd in de Conferentie van 1878 over de vraag of men een maximum zoude stellen bij de berekening van het bedrag der vergoeding (blz. 317, 319). Bedenkingen door het «Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen» aangevoerd tegen het in 1878 aangenomen stelsel (vergoeding van de marktwaarde ter bestemmingsplaats, behoudens de mogelijkheid van beperking der aansprakelijkheid volgens een gereduceerd tarief) (blz. 320—322). In 1881 op voorstel van Nederland de factuurswaarde, vermeerderd met de transportkosten tot basis der vergoeding aangenomen (blz. 324).

Art. 35.

Est ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Strijd in de Conferente van 1881 ten aanzien van de voorwaarden, voor de geldigheid der speciaaltarieven vast te stellen. Het vereischen der goedkeuring door de regeeringen der bijzondere Staten en publicatie der tarieven niet noodig geacht wegens de bepaling van art. 11 (blz. 325, 326). Op voorstel van Nederland, behalve het vereischte der vrachtreductie, alleen bepaald, dat hetzelfde maximum voor het geheele transport moet gelden (blz. 326).

Art. 36.

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, dass er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberech-

tigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreissigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 36.

L'ayant-droit, en recevant le payement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux loix de son pays.

De Conventie komt op dit punt overeen met het Hongaarsche Wetboek van Koophandel (blz. 306).

Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag der Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmäszig reduzirt.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

De Conventie laat het in het midden, *welke* waarde, die ter plaatse van afzending of van bestemming bij de berekening der vergoeding wegens beschadiging tot maatstaf strekt (blz. 324, 325).

Art. 38.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, auszer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existance et le montant du dommage.

Les dispositions règlementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

De waarde-opgave brengt geene omkeering van den bewijslast mede. (blz. 324).

Art. 39

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Aansprakelijkheid voor vertraging. Gronden voor een lichteren graad van aansprakelijkheid des vervoerders voor vertraging dan voor verlies en beschadiging (blz. 327). De *woorden* der Conventie doen meenen, dat, zooals in het Fransche recht, de graad der aansprakelijkheid van den spoorweg voor vertraging dezelfde is als die der aansprakelijkheid voor verlies en be-

schadiging; de *bedoeling* is, den spoorweg, ook wanneer hij bewijst dat de vertraging door *toeval* veroorzaakt is, niet aansprakelijk te doen zijn (blz. 333—335, 382).

Art. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^3/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^6/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschlieszlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^8/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard;

$^{1}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport;

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport;

$^{3}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport;

$^{5}/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport;

$^{6}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport;

$^{8}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

In het algemeen is de vervoerder voor de *volle* door de vertraging ontstane schade aansprakelijk (blz. 327, 328). Poena conventionalis (335).

Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Noodzakelijkheid van de bepaling, die de spoorwegen in geval van *dolus* tot de volle vergoeding verplicht (blz. 310).

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Procent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausser Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Twijfel ten aanzien van de strekking der bepaling. Sluit zij de toepasselijkheid der Conventie op het vervoer der bedoelde goederen uit of ontheft zij de spoorwegen van hunne aansprakelijkheid ex recepto bij een dergelijk transport? Critiek voor het geval, dat het laatste bedoeld is (blz. 383, 384).

Art. 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsanprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Abs. 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a. Es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem züstandigen Gerichte angebracht werden;
   b. der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangssta-

tion möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschliessen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschadigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte :

1°. Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2°. En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, alinéa 3, dans un

délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3°. En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4°. En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à

moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Het vereischte eener expertise tot instandhouding der vorderingen wegens uitwendig niet-zichtbare gebreken, is minder juist (blz. 307, 384).

Art. 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniss der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hatt, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 45.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois

ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n°. 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Blz. 306.

Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maszgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschlieszlich.

2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniss der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäszigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniss der reinen Fracht vertheilt.

Art. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1°. Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2o. Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3°. S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Het ware wenschelijk geweest den eersten en den laatsten spoorweg, die vergoeding hebben gegeven voor schade, op een der andere lijnen ontstaan, een verhaal tegen den onmiddellijken opvolger of voorganger toe te kennen, zooals in het Zwitsersche recht (blz. 351, 352, 384). Regeling van het regresrecht (blz. 352—354). Het nadeel door de insolventie van een der spoorwegen ontstaan, wordt door allen gedragen; deze bepaling opgenomen op voorstel van Nederland; wenschelijkheid van de uitbreiding van dit beginsel tot de credietverleening, die het gevolg is hiervan dat de vracht eerst bij de aankomst der goederen wordt betaald (blz. 355).

Art. 48.

Die Vorschriften des Artikel 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Art. 48.

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions règlementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Blz. 354.

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Blz. 354.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozess gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maszgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Noodzakelijkheid dezer bepaling naast het door artikel 52 uitgesproken verbod eener vrijwaringsprocedure (blz. 356, 357). Strijd over de waarborgen, te verleenen aan de spoorwegen tegen wie de door art. 50 bedoelde beslissing van kracht is (blz. 357, 358).

Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt is, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage

zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 51.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Blz. 358, 359.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

De bepaling is eene uiting van het streven der Conventie om de gezamenlijke spoorwegen, die aan een transport hebben deelgenomen, tegenover den afzender één te doen zijn (blz. 356).

Art. 53.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschlieszlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maszgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

In 1878 stonden twee stelsels tegenover elkander:

1°. dat van de competentie des rechters ter woonplaats van den gedaagde; 2°. dat van de bevoegdheid des in het oorspronkelijk schadevergoedingsproces competenten rechters (blz. 359). Argumenten, aangevoerd voor en tegen een verplicht internationaal scheidsgerecht (blz. 360, 361). De bezwaren, door Frankrijk in het midden gebracht tegen de competentie van den rechter van het domicilie van den gedaagde, ongegrond (blz. 360, 361).

Art. 54.

Die Befügnisz der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Blz. 361.

Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozessrichters.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines contradictorischen oder eines Versäumniszverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maszgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne dasz eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, auszer den Prozesskosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozesskosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut

par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*caution judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Algemeene beschouwingen over de executabiliteit van vreemde vonnissen (blz. 368—370). De beide door de Conventie opgenomen restrictiën (niet-uitvoerbaarheid van bij voorraad executabele vonnissen en veroordeelingen tot schadevergoeding boven en behalve de proceskosten) minder juist (blz. 371, 372, 385). Noodzakelijkheid van het in de nationale wetten opnemen van het vereischte van een «exequatur» (blz. 371).

Art. 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen

Staaten und Verwaltungen zur Kenntnisz zu bringen;

2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlasz vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1°. De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemin de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2⁰. De recuillir, coordonner et publier les renseignements de tout nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3⁰. De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4⁰. D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5⁰. Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Onvoldoendheid eener jaarlijks vergaderende internationale commissie (blz. 40). Strijd over het aan het Centraalbureau toekennen van scheidsrerchtelijke bevoegdheid (blz. 41, 42).

Art. 58.

Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemässheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die andern Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Central-

amte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniss gesetzt wird, dass dieser festgestellt hat, dasz eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel. un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste

par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Blz. 43.

Art. 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Conferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Blz. 45.

Art. 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hievon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschliessenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden.

Art. 60.

La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

II.

REGLEMENT

BETREFFEND DIE

ERRICHTUNG EINES CENTRAL-AMTES.

RÈGLEMENT

RELATIF

A L'INSTITUTION D'UN OFFICE CENTRAL.

Art. I.

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratificationsurkunden und in der Art geschritten werden, dass das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100.000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung

internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Blz. 43, 44.

Art. II.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese

Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniss der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschliessenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntnisz zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschliessenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschliessenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Art. II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi prompte-

tement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Blz. 44.

Art. III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniss gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, dass die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengezetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Handen des Amtes niederzulegen habe. Der

auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nich nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maszregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, dasz er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, dass der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Art. III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'Etat, duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans

le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Blz. 96, 97.

III.

AUSFÜHRUNGS-BESTIMMUNGEN

zum Uebereinkommen

ÜBER DEN

INTERNATIONALEN EISENBAHN-FRACHTVERKEHR.

DISPOSITIONS RÈGLEMENTAIRES

POUR

L'EXÉCUTION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE

SUR LE

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.

§ 1.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, ächte Perlen, Preziosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schieszpulver, Schieszbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze,

Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die eckelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

Sont exclus du transport:

1°. Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2°. Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3°. Transports funèbres.

4°. La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants

ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

---

§ 2.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens).

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Massgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, dass die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden,

musz aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer-, oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandtstation verlangen, dass für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de ligne grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandisss dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

---

§ 3.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. 1—XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

In allen andern Fällen beträgt der in Art. 7 des Ver-

trages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbusze das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexate ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

---

§ 4.

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens).

Für die im Art. 9 des Ubereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

---

§ 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens).

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 5.

(Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

---

§ 6.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

Die Lieferfristen dürfen die nachtstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 1 Tag;

b. für frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 2 Tage;

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer andern anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen

aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfritsen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschliessenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Notwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist:

Dieselben Bestimmungen sind massgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransporte an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniss verlängert.

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maximum suivants :

a. Pour la grande vitesse :

1°. Délai d'expédition . . . . 1 jour.

2°. Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:

1°. Délai d'expédition . . . . 2 jours.

2°. Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorite ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1°. Les jours de foire.

2°. Les époques de trafic extraordinaire.

3°. Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appellées à concourir au transport.

4°. Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisées par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livaison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arriveé en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

---

§ 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens).

Zu der im Artikel 15 Absatz 6 vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

---

§ 8.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäszigen Gewichtsverlust beträgt 2 Procent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises

à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1 %.

---

§ 9.

(Zu art. 38 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, musz im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplé-

mentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

---

§ 10.

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a) die Expeditionfrist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist.
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu

gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 10.

(Art. 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions règlementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a) Le délai d'expédition, en deux parties égales.
   b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre trois chemins de fer ou plus:
   a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplementaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

---

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschlieszenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiqués en francs dans les présentes dispositions règlementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

IV.

Schluszprotokoll.

Im Begriffe an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt :

I. In Betreff des Artikels I besteht darüber allseitiges Einverständniss, dass Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weitern ist man darüber einverstanden, dass die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen des andern Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, dass sie keine Verpflichtung

Protocole de Clôture.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit :

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement

eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, dass diese Regelung zur Zeit mit dem im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, dass dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, dass durch das Uebereinkommen das Verhältniss der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und dass dieses Verhältniss auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie dass insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, dass das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Schluszprotokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen . . . .

Bern, am ....

qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la règlementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette règlementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositons en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole de clôture, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, etc.

Fait à .... le ....

Die unterzeichneten Delegirten richten an den schweizerischen Bundesrath die Bitte, die Regierungen der bei der Conferenz vertretenen Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die oben festgestellten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderung an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten.

In Betreff der Liste der Eisenbahnen, welche jeder Staat in Gemässheit des Artikels 1 des Uebereinkommens vorzulegen haben wird, haben sich die Delegirten über nachstehende Bestimmungen geeinigt:

Die Liste hat die Bezeichnung der in dem betreffenden Staatsgebiete gelegenen Eisenbahnlinien zu enthalten, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll. Bezüglich jener Linien, welche die Gruppe oder das Netz einer und derselben Verwaltung bilden, genügt die Bezeichnung dieser Gruppe oder dieses Netzes unter Benennung jener Linien, welche von dem Uebereinkommen ausgeschlossen sein sollen.

Jeder bezeichnende Staat hat der Liste eine Eisenbahnkarte seines Gebietes anzuschliessen, in welcher die an dem Uebereinkommen theilnehmenden Eisenbahnen mit grüner und die von demselben ausgeschlossenen Li-

Les Délégués soussignés prient le Conseil fédéral suisse de bien vouloir inviter les Gouvernements des Etats représentés à la Conférence, à donner pouvoir à des Plénipotentiaires, qui auront à se réunir à Berne dans le plus bref délai, de transformer, sans y apporter aucune modification, le texte ci-dessns en une Convention définitive.

En ce qui concerne la liste des chemins de fer que chaque Etat doit présenter conformément à l'article premier de la Convention, les Délégués ont arrêté les dispositions suivantes:

La liste contiendra la désignation des lignes de chemins de fer du territoire de l'Etat auxquelles sera applicable la Convention. Pour les lignes formant un groupe ou réseau, exploité par une même Administration, il suffira de désigner le réseau entier en énumérant seulement les lignes dépendant de ce résau, qui seraient exclues de la Convention. L'Etat désignant joindra à cette liste une carte planimétrique de son territoire, dans laquelle les lignes admises seront tracées en couleur verte, et des lignes exclues en couleur rouge.

Les Délégués prient le Conseil fédéral suisse d'inviter les Gouvernements respectifs des Etats représentés à la Conférence à rédiger leurs listes, en se conformant aux dispositions ci-dessus, puis à les transmettre, dans le

nien mit rother Farbe zu kennzeichnen sind.

Die Delegirten richten an den schweizerischen Bundesrath die Bitte, die Regierungen der bei der Conferenz vertretenen Staaten einzuladen, die Listen unter Beobachtung der obigen Bestimmungen zusammenzustellen und dieselben hierauf in möglichst kurzer Frist dem schweizerischen Bundesrathe zu übermitteln, welch' letzterer ersucht wird, diese Listen an die verschiedenen Staaten gelangen zu lassen.

Urkund dessen haben die Delegirten das gegenwärtige Schluszprotokoll errichtet und demselben ihre Unterschriften beigesetzt.

Unterzeichnet zu *Bern*, am 17. Juli 1886 in zwei Exemplaren, von welchen das eine in deutscher, das andere in französischer Sprache abgefaszt ist, und welche im schweizerischen Staatsarchive niedergelegt werden.

plus bref délai, au Conseil fédéral suisse, lequel voudra bien se charger de les communiqer ensuite à chacun des Etats.

En foi de quoi, les Délégués respectifs ont dressé le présent Procès-verbal final et y ont apposé leurs signatures.

Fait à BERNE, le 17 juillet 1886, en deux exemplaires, dont l'un en langue française et l'autre en langue allemande, qui seront déposés aux archives de la Confédération suisse.

Jules Lejeune.	**Meyer.** **D[r]. Gerstner.** **Rutz.**	**L. George.** **C. Baum.**
T. Villa. **Ant. Monzilli.** **V. Ottolenghi.**	**W. Leibfried.**	**T. M. C. Asser.** **J. C. M. van Riemsdijk.**
Emil Steinbach. **Ritter von Pollanetz.**	**Kilényi.** **Herich.**	**P. Laskine.** **L. Perl.**
	Farner. **G. de Seigneux.** **D[r]. J. J. Vischer.**	

STELLINGEN.

I.

Ten aanzien van het internationaal goederenvervoer langs spoorwegen is eenvormigheid van recht te verkiezen boven het stellen van algemeen bindende regels voor de oplossing van rechtsconflicten.

II.

Uit de omstandigheid, dat bezit noch een persoonlijk, noch een zakelijk recht is, mag niet worden afgeleid, dat het geen recht is.

III.

De bepaling van artikel 1354 B. W. mag niet in dien zin worden uitgelegd, dat de verplichtingen, die men ten aanzien van eenige zaak op zich heeft genomen, overgaan op hen, die titulo singulari die zaak verkrijgen.

IV.

Voor de aansprakelijkheid krachtens art. 1403 B. W. is niet vereischt het bewijs van schuld aan de zijde van hem, die de zaak, waardoor schade is toegebracht. onder zijn opzicht heeft.

V.

Volgens de bepalingen van het Nederlandsch Burgerlijk Wetboek kan iemand twee wettige vaders hebben.

VI.

Het in de akte van een vennootschap onder firma voorkomende beding dat de vennootschap bij overlijden van een der vennooten tusschen diens erfgenamen en de overblijvenden voortduurt, moet worden nageleefd, ook wanneer die erfgenamen minderjarig zijn.

VII.

Op het in art. 48 Wetboek van Burg. Rechtsvordering neergelegde beginsel worden door het Burgerlijk Wetboek verscheidene uitzonderingen gemaakt.

VIII.

Voor de strafbaarheid eener handeling behoort in het algemeen niet vereischt te zijn, dat het opzet op het onrechtmatige dier handeling gericht zij.

IX.

Stukken van overtuiging, gekocht uit en betaald met ontvreemd geld door den dader der ontvreemding, mogen niet geacht worden te treden in de plaats der ontvreemde gelden. De rechter is derhalve niet bevoegd te bevelen, dat die voorwerpen aan den bestolene worden teruggegeven.

X.

Voor de bevoegdheid tot het heffen eener belasting wordt niet vereischt dat zij in de middelenwet genoemd zij.

XI.

Zoowel het Romeinsche als het moderne begrip van eigendom is alleen in verband met zijne geschiedkundige ontwikkeling bij de Romeinen begrijpelijk.

XII.

Zeer juist zegt Bastiat (Harmonies Economiques, p. 320) „— L'intéret personnel est cette indomptable force individualiste qui nous fait chercher le progrès, qui nous le fait découvrir, qui nous y poussse l'aiguillon dans le flanc, mais qui nous porte aussi à le monopoliser. La Concurrence est cette force humanitaire non moins indomptable qui arrache le progrès à mesure qu'il se réalise, des mains de l'individualité,

pour en faire l'héritage commun de la grande famille humaine. Ces deux forces, qu'on peut critiquer, quand on les considère isolément, constituent dans leur ensemble, par le jeu de leurs combinaisons, l'Harmonie Sociale."
